ĢENERĀLADVOKĀTA ANTONIO TICANO [*ANTONIO TIZZANO*] SECINĀJUMI,

sniegti 2005. gada 10. martā [1]

I — Ievads

1. Šajā lietā Eiropas Kopienu Komisija Tiesā ir cēlusi prasību saskaņā ar EKL 226. pantu, lai atzītu, ka, vedot individuālas sarunas, noslēdzot, ratificējot un īstenojot divpusējus nolīgumus par kuģošanu pa iekšzemes [iekšējiem] ūdensceļiem ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 10. pants un Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3921/91, ar ko paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu pārvadātāji drīkst pārvadāt kravas vai pasažierus pa dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem (turpmāk tekstā — "Regula Nr. 3921/91") [2]. Komisija Vācijai turklāt pārmet Padomes 1996. gada 8. jūlija Regulas (EK) Nr. 1356/96 par kopīgiem noteikumiem, ko piemēro kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem, lai ieviestu šādu pārvadāšanas pakalpojumu sniegšanas brīvību (turpmāk tekstā — "Regula Nr. 1356/96") [3], neizpildi, atsakoties denonsēt iepriekš minētos divpusējos nolīgumus, kā arī tamlīdzīga satura nolīgumus, kas noslēgti ar Ungāriju un Čehoslovākiju un kuri esot pilnīgi nesaderīgi ar minēto regulu.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — *Kopienu tiesības*

1. EK līguma noteikumi

2. Šajā lietā īpaši svarīga nozīme ir EKL 10. pantam, kurš, kā zināms, ir formulēts šādi:

"Dalībvalstis veic gan vispārējus, gan īpašus attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to

1 — Oriģinālvaloda — itāļu.

2 — OV L 373, 1. lpp.

3 — OV L 175, 7. lpp.

pienākumu izpildi, kas izriet no šā Līguma vai ko rada Kopienas iestāžu darbība. Tās atvieglina Kopienas uzdevumu veikšanu.

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

3. Turpinājumā būtu jāatgādina zināmi transportam veltīti EK līguma V sadaļas noteikumi, kas tieši ir pašreiz izskatāmās lietas priekšmets, sākot konkrēti ar EKL 70. pantu, kurā ir noteikts, ka "jomās, uz ko attiecas šī sadaļa, dalībvalstis šā Līguma mērķus īsteno ar kopēju transporta politiku".

4. Šīs kopējās politikas īstenošanai EKL 71. panta 1. punktā noteikts, ka "Padome, apspriedusies ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju [4], saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru nosaka:

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

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

c) pasākumus, kas pastiprina transporta drošību;

d) citus attiecīgus noteikumus."

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

2. Regula Nr. 3921/91 un Regula Nr. 1356/96

6. Īstenojot Kopienu politiku attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, Padome ir pieņēmusi Regulu Nr. 3921/91 un Regulu Nr. 1356/96, kuras attiecas uz šo lietu.

4 — EEK līguma 75. pantā, kas ir Regulas Nr. 3921/91 juridiskais pamats, tika paredzēta apspriežu un nevis koplēmuma procedūra, kas vēlāk tika izvēlēta EK līguma 75. pantā un EKL 71. pantā.

7. Regulas Nr. 3921/91 mērķis ir atcelt visus ierobežojumus personai, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus pa iekšējiem ūdensceļiem, pilsonības vai tā fakta dēļ, ka tā veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā sniedz pakalpojumus. Atbilstoši vispārīgajam vienlīdzīgas attieksmes principam ārvalstu pārvadātājiem nerezidentiem jāatļauj nodarboties ar kravu vai pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus dalībvalsts noteikusi pati saviem pārvadātājiem.

8. Regulā it īpaši noteikts, ka no 1993. gada 1. janvāra kravu vai pasažieru pārvadātājiem ierobežotu laiku ļauts veikt kravu vai personu komercpārvadājumus dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kur tie veic uzņēmējdarbību (t.s. "kabotāža"), ar noteikumu, ka tiek ievēroti zināmi nosacījumi, kas izvirzīti attiecībā uz pārvadātāju un tā izmantotajiem kuģiem.

9. Kas attiecas uz pārvadātājam izvirzītajiem nosacījumiem, no Regulas Nr. 3921/91 1. panta izriet, ka ar kabotāžu dalībvalstī var nodarboties jebkurš pārvadātājs, ar nosacījumu, ka viņš veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī saskaņā ar tās tiesību aktiem un vajadzības gadījumā viņam ir tiesības veikt starptautiskos kravu vai personu pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem.

10. Kas attiecas uz nosacījumiem, kas izvirzīti kuģiem, 2. panta 1. punktā noteikts, ka tiem jāpieder fiziskām personām, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir kādā dalībvalstī un kas ir dalībvalstu pilsoņi, vai juridiskām personām, kuru juridiskā adrese ir kādā dalībvalstī un daļu vairākums pieder dalībvalstu pilsoņiem.

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

12. Regulas Nr. 1356/96 mērķis ir ieviest pakalpojumu sniegšanas brīvību kravu vai pasažieru pārvadājumu pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem jomā. Šajā sakarā tajā tāpat kā Regulā Nr. 3921/91 paredzēts atcelt visus pakalpojumu sniedzējiem noteiktos ierobežojumus to valsts piederības dēļ vai tāpēc, ka tie nav reģistrēti dalībvalstī, kurā jāsniedz pakalpojumi.

5 — Šajā Manheimā 1868. gada 17. oktobrī parakstītajā konvencijā noteikti principi par brīvu kuģošanu Reinā un vienlīdzīgu attieksmi pret kuģu īpašniekiem un flotēm. Tā ir saistoša Beļģijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Nīderlandes Karalistei, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotajai Karalistei un Šveices Konfederācijai.

13. Regulas Nr. 1356/96 pirmajā apsvērumā var izlasīt, ka "kopējas pārvadājumu politikas ieviešana *inter alia* nozīmē to, ka ir jāizstrādā kopīgi noteikumi, kas attiecas uz piekļuvi tirgum kravu un pasažieru starptautisko pārvadājumu jomā pa Kopienas teritorijas iekšzemes ūdensceļiem; [..] šādi noteikumi jāizstrādā tā, lai veicinātu iekšējā pārvadājumu tirgus izveidi".

14. Minētās regulas trešajā apsvērumā turklāt precizēts, ka pēc jaunu dalībvalstu pievienošanās sakarā ar dalībvalstu un jauno valstu noslēgtajiem divpusējiem nolīgumiem pastāv atšķirīgi režīmi, un tādēļ jāizstrādā "kopīgi noteikumi, lai nodrošinātu iekšējā pārvadājumu tirgus pareizu darbību un [..] lai izvairītos no konkurences traucējumiem un šķēršļiem attiecīgā tirgus izveidē".

15. Saskaņā ar Regulas Nr. 1356/96 1. un 2. pantu visiem uzņēmējiem, kas pārvadā kravas vai pasažierus pa iekšējiem ūdensceļiem, ir atļauts veikt šīs pārvadājumu darbības dalībvalstīs un tranzītā caur tām bez diskriminācijas, kas pamatojas uz viņu pilsonību vai uzņēmējdarbības veikšanas vietu, ar noteikumu, ka viņi atbilst šādiem nosacījumiem: ir reģistrēti dalībvalstī saskaņā ar šīs dalībvalsts likumiem; šajā dalībvalstī ir tiesīgi veikt kravu vai pasažieru starptautiskos pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem; šādām pārvadājumu darbībām izmanto iekšējo ūdeņu kuģus, kas ir reģistrēti dalībvalstī vai, ja tie nav reģistrēti, ir apliecība par piederību dalībvalsts flotei; atbilst nosacījumiem, kas paredzēti Regulas (EEK) Nr. 3921/91 2. pantā (skat. iepriekš 10. punktu).

16. Visbeidzot, Regulas Nr. 1356/96 3. pantā noteikts, ka tās noteikumi "neietekmē trešo valstu uzņēmēju tiesības saskaņā ar Pārskatīto konvenciju par kuģošanu Reinā (Manheimas Konvenciju), Konvenciju par kuģošanu Donavā (Belgradas Konvenciju) [6] vai tiesības, kas izriet no Eiropas Kopienas starptautiskajām saistībām".

3. Daudzpusēja nolīguma starp Kopienu un dažādām trešām valstīm projekts

17. 1992. gada 7. decembrī Padome saskaņā ar EEK līguma 228. panta 1. punktu (jaunajā redakcijā pēc grozījumiem — EK līguma 228. panta 1. punkts, ar turpmāk izdarītajiem grozījumiem — EKL 300. panta 1. punkts) pieņēma lēmumu, ar kuru Komisijai tika atļauts "veikt sarunas par nolīgumu starp Eiropas Ekonomikas kopienu, no vienas puses, un Poliju un Donavas Konvencijas dalībvalstīm (Ungāriju, Čehoslovākiju, Ru-

6 — Šo konvenciju, kuras mērķis it īpaši ir nodrošināt brīvu kuģošanu Donavā, 1948. gada 18. augustā Belgradā parakstīja Bulgārija, Ungārija, Rumānija, Čehoslovākija, Ukraina, Padomju Savienība un Dienvidslāvija.

māniju, Bulgāriju, bijušo PSRS, bijušo Dienvidslāviju un Austriju), no otras puses"[7]. Sarunu pamatmērķis bija viena daudzpusēja nolīguma noslēgšana, lai Kopiena un minētās valstis varētu noteikt kārtību, kas piemērojama pasažieru un kravu pārvadājumiem pa upēm starp tām. Tās it īpaši vēlējās izveidot efektīvu visas Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta sistēmu, lai atslogotu tīklus pārvadājumiem starp austrumiem un rietumiem, it īpaši pēc Reinas-Mainas-Donavas kanāla atvēršanas 1992. gadā.

18. Šo sarunu rezultātā Komisija Padomei 1996. gada 13. decembrī iesniedza projektu lēmumam par vienošanos starp Eiropas Kopienu, no vienas puses, un Čehijas Republiku, Polijas Republiku un Slovākijas Republiku, no otras puses, ar ko paredz nosacījumus kravu un pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem[8].

19. Padome lēmuma projektu nav apstiprinājusi vēl šodien.

7 — *Doc. 10828/92 Trans 178 Relex 72.* Tā kā šīs prasības izskatīšanai vērā ņemams laikposms pirms 2004. gada 1. maija, kad dažas no šīm valstīm iestājās Eiropas Savienībā, tās šo secinājumu turpinājumā tiek dēvētas par "trešām valstīm". Dokumenta franču valodas teksta tulkojums nav oficiāls.

8 — COM(96) 634 galīgā redakcija.

B — *Attiecīgie divpusējie nolīgumi*

20. Papildus iepriekš minētajai Kopienas ierosmei par pasažieru un kravu pārvadājumiem pa ūdensceļiem tiktāl, ciktāl tas saistīts ar šo lietu, Vācija ir noslēgusi virkni divpusēju nolīgumu ar šādām valstīm:

— Ungārija (nolīgums parakstīts 1988. gada 15. janvārī, ratificēts ar 1989. gada 14. decembra likumu[9] un stājies spēkā 1990. gada 2. februārī);

— Čehoslovākija (nolīgums parakstīts 1988. gada 26. janvārī, ratificēts ar 1989. gada 14. decembra likumu[10] un stājies spēkā 1990. gada 4. maijā);

— Rumānija (nolīgums parakstīts 1991. gada 22. oktobrī, ratificēts ar 1993. gada 19. aprīļa likumu[11] un stājies spēkā 1993. gada 9. jūlijā);

9 — *BGBl. 1989 II*, 1026. lpp.

10 — *BGBl. 1989 II*, 1035. lpp.

11 — *BGBl. 1993 II*, 770. lpp.

— Polija (nolīgums parakstīts 1991. gada 8. novembrī, ratificēts ar 1993. gada 19. aprīļa likumu [12] un stājies spēkā 1993. gada 1. novembrī);

— Ukraina (nolīgums parakstīts 1992. gada 14. jūlijā, ratificēts ar 1994. gada 2. februāra likumu [13] un stājies spēkā 1994. gada 1. jūlijā).

21. Šajos divpusējos nolīgumos noteikta kārtība, kādā vienas līgumslēdzējas valsts kuģi var izmantot otras līgumslēdzējas puses ūdensceļus pasažieru un kravu pārvadājumiem.

22. Konkrēti, tajos paredzēts, ka vienas līgumslēdzējas valsts iestādes var atļaut otras līgumslēdzējas puses kuģiem veikt pasažieru vai kravu pārvadājumus gan starp otras puses ostām (proti — kabotāžas satiksme), gan starp otras puses ostām un trešās valsts ostām.

III — Fakti un tiesvedība

23. Pēc minētā Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma, ar kuru tika atļauts veikt sarunas par daudzpusēja nolīguma noslēgšanu pārvadājumu pa upēm jomā (skat. iepriekš 17. punktu), Komisija ar 1993. gada 20. aprīļa vēstuli lūdza vairākas dalībvalstis, tostarp arī Vācijas Federatīvo Republiku, atturēties no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt Kopienas līmenī uzsākto sarunu pozitīvu norisi, un it īpaši atteikties ratificēt jau parafētus vai parakstītus nolīgumus, kā arī uzsākt jaunas sarunas ar Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm kuģošanas pa iekšzemes [iekšējiem] ūdensceļiem jomā.

24. Konstatēdama, ka pēc tās iepriekš minētās vēstules Vācija bija noslēgusi divpusējus nolīgumus ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu, 1995. gada 10. aprīlī Komisija šai dalībvalstij nosūtīja brīdinājuma vēstuli, kurā tai tika lūgts denonsēt attiecīgos nolīgumus.

25. Savā 1995. gada 23. jūnija atbildē Vācijas valdība norādīja, ka nolīgumi ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu esot tikuši parakstīti pirms Padomes lēmuma, ar kuru tika atļauts veikt sarunas, un Komisija, kurai tika paziņots par nolīgumu projektiem, neesot cēlusi principiālus iebildumus. Tā turklāt atzīmēja, ka, ievērojot to, ka Kopienu līmenī uzsākto sarunu iznākums neesot bijis skaidri zināms, ievērojot Komisijas norādījumus, attiecības ar trešām valstīm pārvadājumu pa iekšzemes [iekšējiem] ūdensceļiem jomā tiktu nostādītas nepieņemamā "tiesību roba" situācijā. Taču Vācijas valdība apliecināja gatavību

12 — *BGBl. 1993 II*, 779. lpp.
13 — *BGBl. 1994 II*, 258. lpp.

denonsēt attiecīgos nolīgumus, tiklīdz tiks noslēgts nolīgums Kopienas līmenī, šajā sakarā piebilstot, ka atbilstoši projektu paziņošanas laikā Komisijas izteiktajam lūgumam nolīgumu denonsēšanas termiņš esot ticis saīsināts līdz sešiem mēnešiem.

26. Ar 1998. gada 24. novembra papildu brīdinājuma vēstuli Komisija Vācijas valdībai pārmeta tiktāl, ciktāl tas saistīts ar šo lietu, vispirms no kompetences sadalījuma Kopienas un dalībvalstu starpā ārējo attiecību jomā izrietošo pienākumu neizpildi, tā kā divpusējie nolīgumi ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu ietilpst ekskluzīvā kompetencē attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, ko Kopiena saskaņā ar spriedumu lietā *AETR*[14] ieguvusi Regulas Nr. 3921/91 pieņemšanas rezultātā. Komisija turklāt piebilda, ka iepriekš minētie, kā arī ar Ungāriju un Čehoslovākiju noslēgtie nolīgumi esot nesaderīgi ar Regulu Nr. 1356/96.

27. Tā kā Vācijas valdība 1999. gada 26. februāra atbildē apstrīdēja to, ka tās rīcība būtu Kopienu tiesību pārkāpums, Komisija 2000. gada 28. februārī tai nosūtīja argumentētu atzinumu, kurā pienākumu neizpilde tika pārmesta šādi. Pirmkārt, vedot individuālas sarunas, noslēdzot, ratificējot, īstenojot un atsakoties denonsēt divpusējos nolīgumus ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu, neesot izpildīti pienākumi, ko Vācijai uzliek cita starpā EKL 10. pants un Regulas Nr. 3921/91 un 1356/96. Otrkārt, atteikšanās denonsēt divpusējos nolīgumus ar Ungāriju un Čehoslovākiju esot ar Regulu Nr. 1356/96 uzlikto pienākumu neizpilde.

28. Argumentētajā atzinumā Komisija atvēlēja Vācijas Federatīvajai Republikai divu mēnešu termiņu kopš tā paziņošanas brīža (kas beidzās 2000. gada 28. aprīlī), lai to izpildītu.

29. Savā 2000. gada 11. maija atbildē uz šo atzinumu Vācijas valdība apgalvoja, ka tā uzskatot, ka Kopienu tiesības neiestājas pret divpusējiem nolīgumiem un tādējādi tie nebija jādenonsē.

30. Ņemot vērā iepriekš minēto, 2003. gada 10. oktobrī Komisija cēla šīs tiesvedības pamatā esošo prasību.

14 — 1971. gada 31. marta spriedums lietā 22/70 Komisija/Padome, t.s. "*AETR*" (*Recueil*, 263. lpp.).

31. Pēc apmainīšanās ar procesuālajiem rakstiem un, ņemot vērā to, ka neviens no lietas dalībniekiem nav lūdzis tikt uzklausīts tiesas sēdē, Tiesa saskaņā ar Reglamenta 44.a pantu nolēma izskatīt lietu bez mutvārdu procesa.

IV — Juridiskais vērtējums

A — *Par pieņemamību*

32. Pirms Komisijas izvirzīto iebildumu izskatīšanas pēc būtības vēlos izvērtēt Vācijas valdības celtās iebildes par nepieņemamību, kas man šķiet esam acīmredzami nepamatotas.

33. Minētā valdība, pirmkārt, uzskata, ka nepieņemamība attiecas uz prasības daļu attiecībā uz divpusējiem nolīgumiem, kas noslēgti ar Ungāriju un Čehoslovākiju un kuri neesot tikuši iztirzāti argumentētajā atzinumā, kurā uzmanība esot koncentrēta tikai uz nolīgumiem ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu.

34. Lai noraidītu šo iebildi, pietiktu ar apgalvojumu, ka no argumentētā atzinuma redakcijas nepārprotami izriet, ka saistībā ar iebildumiem par Regulas Nr. 1356/96 pārkāpumu (un kas ir vienīgais prasībā attiecībā uz nolīgumiem ar Ungāriju un Čehoslovākiju minētais iebildums) Komisija ir iztirzājusi visus piecus nolīgumus.

35. Otrkārt, Vācijas valdība apgalvo, ka prasība esot nepieņemama virknes atsauču uz "atvērto griestu" spriedumu [15] dēļ. Tā kā šī judikatūra sekoja šīs lietas pirmstiesas procedūras nobeigumam, Komisijai esot bijis jānosūta jauns argumentēts atzinums, atsaucoties uz šo jauno judikatūras kontekstu, kurā ietverami pārmestie pārkāpumi.

36. Tomēr, aplūkojot rūpīgāk, "atvērto griestu" spriedumos vienīgi tiek izvērsti Kopienas ekskluzīvās ārējās kompetences principi, kas tika atzīti jau kopš minētā sprieduma lietā *AETR*. Tādēļ nevarētu teikt, ka Komisija būtu izvirzījusi jaunu iebildumu, kas nebija ticis izvirzīts pirmstiesas procedūrā.

15 — 2002. gada 5. novembra spriedums lietā C-466/98 Komisija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, I-9427. lpp.), lietā C-467/98 Komisija/Dānija (*Recueil*, I-9519. lpp.), lietā C-468/98 Komisija/Zviedrija (*Recueil*, I-9575. lpp.), lietā C-469/98 Komisija/Somija (*Recueil*, I-9627. lpp.), lietā C-471/98 Komisija/Beļģija (*Recueil*, I-9681. lpp.), lietā C-472/98 Komisija/Luksemburga (*Recueil*, I-9741. lpp.), lietā C-475/98 Komisija/Austrija (*Recueil*, I-9797. lpp.) un lietā C-476/98 Komisija/Vācija (*Recueil*, I-9855. lpp.).

37. Visbeidzot, Vācijas valdība lūdz Tiesu atzīt, ka prasība ir zaudējusi savu priekšmetu tiktāl, ciktāl tā attiecas uz nolīgumiem, ko Vācija noslēgusi ar valstīm, kas 2004. gada 1. maijā kļuvušas par Eiropas Savienības dalībvalstīm.

38. Šajā sakarā pietiktu ar norādi uz pastāvīgo judikatūru, saskaņā ar kuru "pienākumu neizpildes esamība ir jāvērtē atkarībā no situācijas dalībvalstī, kāda tā ir, beidzoties argumentētajā atzinumā noteiktajam termiņam, un pēc tam sekojošās izmaiņas Tiesa nevar ņemt vērā" [16].

39. Šajā lietā, kā esam pārliecinājušies, šis termiņš iestājās 2000. gada 28. aprīlī, proti, apmēram četrus gadus pirms Eiropas Savienības paplašināšanās.

40. Tādēļ, ievērojot tālāk 63. punktā izklāstīto, uzskatu, ka prasība ir pieņemama.

B — *Par lietas būtību*

1) Ievada piezīme

41. Komisija savas prasības atbalstam izvirza trīs dažādus iebildumus, pārmetot Vācijas Federatīvajai Republikai, ka tā ir iejaukusies Kopienas ekskluzīvajā ārējā kompetencē slēgt starptautiskus nolīgumus kuģošanas pa iekšējiem ūdensceļiem jomā, pārkāpusi EKL 10. pantu un Regulu Nr. 1356/96.

42. Vispirms jānorāda, ka līdzīgi iebildumi ir agrāk vērsti pret Luksemburgas Lielhercogisti, kas ar trešām valstīm bija noslēgusi nolīgumus tajā pašā jomā. Minētajā lietā [17], kas pašreiz tiek izskatīta Tiesā, ģenerāladvokāts Ležē [*Léger*] sniedza savus secinājumus 2004. gada 25. novembrī. Tā kā sliecos piekrist šiem secinājumiem, lielā mērā atsaukšos uz tajos izvirzīto argumentāciju.

2) Par pirmo iebildumu

43. Kā jau tas ir zināms, ar šo iebildumu Komisija pārmet Vācijas Federatīvajai Republikai, ka tā ir iejaukusies tajā Kopienas ekskluzīvajā kompetencē slēgt starptautiskus nolīgumus kuģošanas pa iekšējiem ūdensceļiem jomā, kas Kopienai piekrīt saskaņā ar principiem, ko Tiesa noteikusi kopš sprieduma lietā *AETR*.

16 — Skat. *ex multis* 2002. gada 12. septembra spriedumu lietā C-152/00 Komisija/Francija (*Recueil*, I-6973. lpp., 15. punkts).

17 — Lieta C-266/03 Komisija/Luksemburga.

44. Proti, Komisija uzskata, ka divpusējie nolīgumi ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu — un it īpaši norma (6. pants), ar kuru valsts iestādēm dotas tiesības atļaut attiecīgo trešo valstu pārvadātāju kabotāžu Vācijā — skarot Regulā Nr. 3921/91 ietvertos Kopienu noteikumus tiktāl, ciktāl tie, sākot ar 1993. gada 1. janvāri, pilnībā saskaņo kabotāžas atļaujas noteikumus Kopienas dalībvalstīs. Tādēļ, rezervējot tiesības vienpusēji piešķirt tiesības piekļūt Kopienai nepiederīgu trešo valstu pārvadātājiem, Vācijas valdība esot iejaukusies Kopienas ekskluzīvajā ārējā kompetencē.

45. Atsaukdamās uz "atvērto griestu" spriedumiem, Komisija uzskata, ka Regulā Nr. 3921/91 ir minēti ne tikai Kopienas pārvadātāji, bet arī trešo valstu pārvadātāji. Šo viedokli pamatojot minētās regulas 6. pants, kurā atzītas arī Šveices pārvadātāju piekļuves tiesības kabotāžai dalībvalstīs saskaņā ar Manheimas Konvenciju.

46. Uzreiz jānorāda, ka šis iebildums man nešķiet pamatots, ņemot vērā apsvērumus, kas izklāstīti iepriekš minēto ģenerāladvokāta Ležē secinājumu 46.–63. punktā, kuru būtiskos fragmentus turpinājumā atkārtošu.

47. Vispirms jāatgādina, ka atbilstoši labi zināmai Tiesas judikatūrai un it īpaši vairākkārt minētajam spriedumam lietā *AETR*, lai arī nebūdama noteikta pašos tiesību aktos, Kopienas ekskluzīvā ārējā kompetence netieši izriet "visos gadījumos, kad iekšējā kompetence jau ir izmantota, lai veiktu pasākumus, kas vērsti uz kopējo politiku īstenošanu" [18].

48. Tiesa uzskata, ka "ikreiz, kad Līgumā minētās kopējās politikas īstenošanai Kopiena ir pieņēmusi aktus, kas — vienalga, kādā formā — ievieš kopīgus noteikumus, dalībvalstīm vairs nav tiesību rīkoties individuāli vai pat kolektīvi, uzņemoties saistības pret trešām valstīm, kas *ietekmē* šos noteikumus". Tāpēc, ka "pakāpeniski nosakot šos kopīgos noteikumus, tikai Kopiena var uzņemties un izpildīt tādas līgumiskas saistības pret trešām valstīm, kas ietekmē visu Kopienas tiesiskās kārtības piemērošanas jomu" [19].

49. Šīs *ietekmes* saturu Tiesa ir skaidrojusi vairākkārt, visnesenāk to darīdama "atvērto griestu" spriedumos, kur tā noteica, ka šāda ietekme pastāv neatkarīgi no tā, vai ir

18 — Skat. 1977. gada 26. aprīļa atzinumu 1/76 (*Recueil*, 741. lpp., 4. punkts) un iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 82. punktu.

19 — Iepriekš minētā sprieduma lietā *AETR* 16.–19. punkts. Izcēlums pievienots.

pretruna starp dalībvalstu vienpusēji uzņemtajām starptautiskajām saistībām un kopīgajiem noteikumiem; gluži pretēji, tā pastāv kaut vai tāpēc, ka "[dalībvalstu] starptautiskās saistības ietilpst kopīgo noteikumu piemērošanas jomā vai jebkurā jomā, uz kuru lielā mērā attiecas kopīgie noteikumi" [20].

50. No tā Tiesa secina — "ja Kopiena savos iekšējos tiesību aktos ir ietvērusi klauzulas par attieksmi pret trešās valsts pilsoņiem [trešās valstīs dibinātiem uzņēmumiem] vai skaidri piešķīrusi savām iestādēm pilnvaras vest sarunas ar trešām valstīm, tā iegūst ekskluzīvu ārējo kompetenci tādā apmērā, ko nosaka šie tiesību akti [..]" [21].

51. Bet "tā tas ir pat tad, ja nav skaidri noteiktas klauzulas, ar ko iestādēm tiek piešķirtas pilnvaras vest sarunas ar trešām valstīm, ja Kopiena ir īstenojusi pilnīgu kādas jomas saskaņošanu, jo šādi pieņemti kopīgie noteikumi varētu tikt skarti iepriekš minētā sprieduma lietā *AETR* izpratnē, ja dalībvalstis paturētu tiesības vest sarunas ar trešām valstīm" [22].

52. Šajā gadījumā, kā pareizi norādīja ģenerāladvokāts Ležē iepriekš minētajos secinājumos, kā arī Vācijas valdība šajā lietā, nešķiet, ka Regulā Nr. 3921/91 būtu kāda klauzula par attieksmi pret trešo valstu pārvadātājiem.

53. Kā izklāstīts iepriekš, tajā ir vienīgi paredzēti nosacījumi, kas kravu vai pasažieru pārvadājumus pa dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem ļauj veikt (Kopienas) pārvadātājiem nerezidentiem. Līdz ar to šie noteikumi attiecas tikai uz dalībvalstī dibinātiem pārvadātājiem, kas izmanto kuģus, kuru īpašnieki ir fiziskas personas, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir kādā dalībvalstī un kas ir dalībvalsts pilsoņi, vai juridiskas personas, kuru juridiskā adrese ir kādā dalībvalstī un kuru [kapitāla] lielākā daļa pieder dalībvalstu pilsoņiem.

54. No tā secināms, ka tādi divpusējie nolīgumi kā šajā lietā aplūkotie, kas regulē attieksmi pret attiecīgo trešo valstu pārvadātājiem iepriekš minētās Tiesas judikatūras izpratnē, neietekmē Regulas Nr. 3921/91 normas, kas attiecas vienīgi uz Kopienas pārvadātājiem.

20 — Skat. it īpaši iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 108. punktu. Lai izvērtētu ietekmes jēdzienu, uz ko varēju atsaukties secinājumos iepriekš minētajā "atvērto griestu" lietā (2002. gada 31. janvāra apvienotie secinājumi, *Recueil*, I-9431. lpp., 63. un turpmākie punkti).

21 — Iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 109. punkts.

22 — Turpat, 110. punkts.

55. Turklāt, kā Tiesa ir norādījusi "atvērto griestu" spriedumos, tas vien, ka iepriekš minētā regula neattiecas uz tādu trešās valstīs dibinātu pārvadātāju situāciju, kuri veic uzņēmējdarbību Kopienā, norāda, ka ar šo regulu veiktā saskaņošana ir nepilnīga [23].

56. Tā kā tādējādi šajā jomā nav kopīgu noteikumu, kuru piemērošanu varētu ietekmēt iespējami dalībvalstu pastāvīgi noslēgti nolīgumi, Kopiena nevar atsaukties uz ekskluzīvu ārējo kompetenci saskaņā ar spriedumu lietā *AETR*.

57. No tā izriet, ka divpusēju nolīgumu starp Vāciju, no vienas puses, un Rumāniju, Poliju un Ukrainu, no otras puses, sarunu procesu, noslēgšanu, ratifikāciju un stāšanos spēkā nevar uzskatīt par iejaukšanos Kopienas ekskluzīvā ārējā kompetencē.

58. Tādēļ uzskatu, ka Tiesai būtu jāatzīst pirmais iebildums par nepamatotu.

23 — Skat. it īpaši iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 119. punktu.

3) Par otro iebildumu

59. Formulēdama šo iebildumu, Komisija apgalvo, ka, ratificējot un īstenojot ar Poliju, Rumāniju un Ukrainu noslēgtos nolīgumus pēc tam, kad Padome bija pilnvarojusi Komisiju Kopienas vārdā vest sarunas par nolīgumu, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 10. pants, apdraudēdama šī lēmuma izpildi.

60. Komisija apgalvo, ka dalībvalsts vienpusēja iejaukšanās varētu apgrūtināt Kopienas vārdā vestās sarunas par nolīgumu, kā arī tā vēlāku noslēgšanu. Jo sevišķi Kopienas stāvoklis sarunās ar trešām valstīm tiekot vājināts, ja Kopiena un tās dalībvalstis rīkojas nesaskaņoti.

61. Komisija piebilst, ka tieši šādu seku novēršanas nolūkā tā esot vairākām dalībvalstīm, tostarp arī Vācijas Federatīvajai Republikai, adresējusi 1993. gada 20. aprīļa vēstuli, kurā tām lūgts atturēties no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt Kopienas līmenī uzsākto sarunu pozitīvu norisi, un it īpaši neratificēt jau parafētus vai parakstītus

nolīgumus, kā arī neuzsākt jaunas sarunas ar Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm kuģošanas pa iekšzemes [iekšējiem] ūdensceļiem jomā.

62. Savā replikā Komisija piebilst, ka Vācijas Federatīvā Republika esot pārkāpusi EKL 10. pantu arī saistībā ar nolīgumu, kas noslēgts ar Čehoslovākiju, 1993. gadā, proti, pēc Padomes lēmuma "transponējot" [24] šo nolīgumu attiecībā uz Čehiju un Slovākiju.

63. Tomēr uzreiz jāatzīst, ka šis pārmetums ir jauns iebildums, kas atšķiras no pirmstiesas procedūras posmā un prasībā izvirzītajiem. Tādējādi uzskatu, ka tas nav pieņemams.

64. Savukārt Vācijas valdība šajā sakarā vispirms norāda, ka Padomes lēmums, ar kuru tika atļauts uzsākt sarunas, pats par sevi dalībvalstīm neuzliekot "stand-still" pienākumu tāpēc, ka šādi Kopienas ekskluzīvā ārējā kompetence būtu atzīta, netiekot izpildītiem "atvērto griestu" spriedumos izvirzītajiem nosacījumiem.

65. Minētā valdība turklāt apgalvo, ka samērīguma princips būtu pārkāpts, ja Padomes lēmuma, ar kuru ļauts veikt sarunas, rezultātā dalībvalstīm tiktu liegts noslēgt divpusējus nolīgumus, gaidot iespējamu nolīgumu Kopienas līmenī. Tā vietā, lai liegtu dalībvalstīm rīkoties, Kopienas iestādēm vajadzētu "ar regulējošiem kopīgiem noteikumiem organizēt saskaņotu rīcību attiecībā pret trešām valstīm vai [..] noteikt dalībvalstu ārējās attiecībās ieņemamo nostāju", kā Tiesa ir noteikusi "atvērto griestu" spriedumos [25].

66. Atbildētāja valdība piebilst, ka katrā ziņā citādi rīkoties neesot bijis iespējams tāpēc, ka, ja nestātos spēkā divpusējie nolīgumi, kārtība, kādā Rumānijas, Polijas un Ukrainas pārvadātāji varētu piekļūt Vācijas ūdensceļiem (un otrādi), zināmā mērā atrastos "tiesību roba" situācijā līdz ne visai noteiktajai nolīguma noslēgšanai Kopienas līmenī.

67. Vācija atgādina, ka, tieši lai novērstu jebkādu kaitējumu Kopienas ierosmei, tā esot visādā ziņā pēc iespējas sadarbojusies ar Komisiju. Tā i) ar to ir apspriedusies nolīgumu sarunu gaitā; ii) par to paziņodama līgumslēdzējām valstīm, apņēmusies denon-

24 — Vācijas replikas oriģināla redakcijā lietots vārds "umgeschrieben".

25 — Skat. it īpaši iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 112. punktu.

sēt divpusējos nolīgumus, līdzko Kopiena būs noslēgusi savu nolīgumu; iii) atbilstoši Komisijas lūgumam saīsinājusi denonsēšanas termiņu līdz sešiem mēnešiem.

68. Pievēršoties aplūkojamā iebilduma izvērtējumam, vispirms jānorāda, ka tajā Komisija ir mainījusi Vācijas Federatīvās Republikas rīcības kvalifikāciju.

69. Komisija Vācijai pārmet nevis iejaukšanos Kopienas ekskluzīvajā kompetencē, bet gan EKL 10. panta pārkāpumu, Vācijas rīcībai iespējami apdraudot Kopienas darbību, kas uzsākta Padomes Komisijai piešķirto sarunu vešanas pilnvaru rezultātā.

70. No tā izriet, ka Komisija nav apgalvojusi, ka ar šo pilnvarojumu ir piešķirta ekskluzīva Kopienas kompetence, par ko ir nobažījusies (un ko apstrīd) Vācijas valdība.

71. Kā pārliecināsimies turpmāk, šajā normā paredzētais lojālās sadarbības pienākums ir piemērojams vispārīgi un nav atkarīgs no attiecīgās Kopienas kompetences rakstura konkrētajā jautājumā un tādēļ, acīmredzot, arī gadījumā, kad šāda kompetence ir ekskluzīva. Tomēr tikpat skaidrs ir arī tas, ka, atzīstot šo pēdējo hipotēzi par pierādītu, Komisijai būtu bijis vieglāk konstatēt Vācijas rīcības prettiesiskumu. Tai vajadzēja spēt norādīt, kā tas tika darīts iepriekš izvērtētajā iebildumā, ka prettiesiskums konstatējams jau tajā apstāklī vien, ka Vācija ir noslēgusi attiecīgos nolīgumus, iejaukdamās Kopienas kompetencē, neatkarīgi no tā, vai tiek konstatēts tās īstenošanas apdraudējums.

72. Turpretim, kā nupat norādīju, Komisija nav šādi rīkojusies un, manuprāt, to darīja pareizi. Arī man šķiet, ka šajā gadījumā Kopienai nav ekskluzīvas ārējās kompetences.

73. Protams, ka atbilstoši Tiesas judikatūrai šāda kompetence var netieši izrietēt ne vien iepriekš minētajos gadījumos (skat. 47. un turpmākos punktus), kad iekšējai kompetencei piekrītošās pilnvaras ir jau īstenotas, lai pieņemtu pasākumus kopējo politiku īstenošanai, bet arī gadījumos, kad "starptautiska nolīguma noslēgšana [Kopienas vārdā] ir *vajadzīga*, lai sasniegtu noteiktus Līguma

mērķus, ko nevar sasniegt, pieņemot autonomas normas"[26].

74. Tomēr šajā gadījumā, ņemot vērā iemeslus, ko mēģināju izklāstīt "atvērto griestu" lietās sniegtajos secinājumos, Kopienas ārējā kompetence, pat būdama atzīta par "vajadzīgu", var kļūt ekskluzīva tikai līdz ar tās faktisku īstenošanu, tāpēc, ka tikai tādā gadījumā starptautiskās saistības, ko šajā jomā uzņemas dalībvalstis, varētu apdraudēt tā Kopienas mērķa sasniegšanu, kam nolīgums ir atzīts par vajadzīgu[27]. Pretējā gadījumā Kopienas kompetence būtu tikai iespējama, un dalībvalstis varētu turpināt brīvi uzņemties starptautiskas saistības attiecīgajā jomā, protams, ievērojot pienākumu lojāli sadarboties ar Kopienas iestādēm[28].

75. Protams, ka šajā lietā šī iespēja izpaužas mazāk skaidri. Lai arī faktiski nav noslēgts neviens Kopienas nolīgums, ar kuru Kopienas kompetence būtu padarīta par ekskluzīvu, fakts ir arī tas, ka ir pieņemts Padomes lēmums, ar kuru Komisija ir pilnvarota vest attiecīgas sarunas. Tādā gadījumā varētu vaicāt, vai šāds lēmums pats par sevi var tikt uzskatīts par Kopienas kompetences īstenošanu, ar kuru tādējādi tā tiktu padarīta par ekskluzīvu, vai arī tam ir obligāti nepieciešama nolīguma faktiska noslēgšana, kā tas ir noteikts EKL 300. panta 2. punktā.

76. Tomēr šajā sakarā jau norādīju, ka, pirmoreiz atzinumā 1/76 izvirzot šo hipotēzi, Tiesa nenorādīja uz vienkāršām sarunām, bet gan "starptautiska nolīguma *noslēgšanu* un *īstenošanu*"[29], to apstiprinot turpmākos atzinumos[30].

77. Turklāt jāatzīmē, ka sarunas par Kopienu līmeņa nolīgumu var būt laikietilpīgas un izrādīties veltīgas. Tādēļ būtu pārmērīgi (jeb, izsakoties Vācijas valdības vārdiem, nesaderīgi ar samērīguma principu) sarunu laikā izslēgt jebkādu dalībvalstu rīcību, it īpaši, kad tā ir vajadzīga, lai novērstu "tiesību robu".

26 — Skat., visbeidzot, it īpaši iepriekš minētā sprieduma lietā Komisija/Vācija 83. punktu (izcēlums pievienots). Kā zināms, pirmoreiz šāda veida ārējā kompetence tika atzīta iepriekš minētajā atzinumā 1/76 (3. un 4. punktā).

27 — Iepriekš minēto secinājumu 49. punkts.

28 — Turpat, 54. punkts un 26. zemsvītras piezīme.

29 — Iepriekš minētā atzinuma 1/76 4. punkts. Izcēlums pievienots.

30 — Tajā faktiski tika norādīts, ka gadījumā, kad "starptautiska noliguma noslēgšana ir vajadzīga, lai sasniegtu noteiktus Līguma mērķus, ko nevar sasniegt, pieņemot autonomas normas", "ārējā kompetence, kas pamatojas uz iekšējās rīcības pilnvarām, var tikt *izmantota*, iepriekš nepieņemot iekšēju tiesību aktu, *šādi kļūstot ekskluzīva*" (1995. gada 24. marta atzinums 2/92, *Recueil*, I-521. lpp., 32. punkts; izcēlums pievienots). Tāpat skat. 1994. gada 15. novembra atzinumu 1/94 (*Recueil*, I-5267. lpp., 85. punkts).

78. Tādēļ man šķiet, ka Vācijas valdība pamatoti apstrīd, ka ar pilnvarojumu vest sarunas šajā gadījumā varētu būt pietiekami, lai pamatotu Kopienas ekskluzīvo ārējo kompetenci, un tas izskaidro arī to, kāpēc Komisija vienīgi norādīja, ka šīs dalībvalsts rīcība pēc Padomes veiktā pilnvarojuma piešķīruma esot EKL 10. panta pārkāpums.

79. Jāprecizē, ka tas nenozīmē, ka šī tiesību norma nevarētu tikt piesaukta arī gadījumā, kad notiek iejaukšanās ekskluzīvā kompetencē. Kā izriet no šīs tiesību normas redakcijas un kā arī ģenerāladvokāts Ležē to ir atgādinājis [secinājumos] minētajā lietā Komisija/Luksemburga [31], lojālās sadarbības pienākums ir piemērojams vispārīgi un nav atkarīgs no attiecīgās Kopienas kompetences rakstura [32]. Tomēr ir skaidrs, ka gadījumā, ja tā ir ekskluzīva, vispirms un tieši pārmetams ir tās pārkāpums (gluži kā to darījusi Komisija pirmajā iebildumā), un iespējamā atsauce uz EKL 10. pantu tādējādi ir tikai šāda iebilduma neizbēgamas sekas. Savukārt šajā iebildumā, kā esam pārliecinājušies, Komisija pārmet tikai un vienīgi šīs tiesību normas neievērošanu.

80. Ievērojot iepriekš minēto, atliek vienīgi izvērtēt, vai, ņemot vērā EKL 10. pantu, Vācijas rīcība šajā gadījumā (proti, pirms Padomes lēmuma noslēgto divpusējo nolīgumu ratificēšana) faktiski var apdraudēt pilnvarojumā nosprausto Kopienas mērķu sasniegšanu.

81. Nav šaubu par to, ka šāds pilnvarojums, izsakoties Tiesas vārdiem, ir "saskaņotas Kopienas rīcības sākumpunkts" [33] Līgumā nosprausta mērķa sasniegšanai; un, patiesību sakot, vēl jo vairāk šajā gadījumā, kad runa ir nevis par vienkāršu Komisijas priekšlikumu, bet gan par Padomes lēmumu. Tādējādi šāda "saskaņota rīcība" uzliek pienākumu dalīb-

31 — Atšķirība no šī gadījuma ir apstāklī, ka Luksemburgas Lielhercogistes noslēgtie divpusējie nolīgumi tika ne vien ratificēti (tāpat kā Vācijas Federatīvās Republikas gadījumā), bet arī parakstīti pirms Padomes lēmuma. Turklāt atšķirībā no Vācijas Federatīvās Republikas pirms divpusējo nolīgumu parakstīšanas Luksemburgas Lielhercogiste neapspriedās ar Komisiju.

32 — Savu iepriekš minēto secinājumu 71. un 72. punktā ģenerāladvokāts Ležē šajā sakarā norāda uz 1981. gada 5. maija spriedumu lietā 804/79 Komisija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, I-1045. lpp., 28. punkts), kurā Tiesa pieņēma lēmumu attiecībā uz vienu Kopienas ekskluzīvās kompetences jomu (zvejniecību), bet tādā veidā, kas, manuprāt, pamato minētajā tekstā izdarīto secinājumu. Spriedumā ir noteikts, ka "saskaņā ar [EKL 10.] pantu dalībvalstīm ir pienākums atvieglot Kopienas uzdevumu veikšanu un atturēties no visiem pasākumiem, kas var traucēt sasniegt šā Līguma mērķus. Šī norma uzliek dalībvalstīm konkrētus rīcības un atturēšanās pienākumus situācijā, kad Komisija, lai atbildētu uz neatliekamām saglabāšanas vajadzībām, ir iesniegusi Padomei priekšlikumus, kas, lai arī nebūdami pēdējās pieņemti, ir *saskaņotas Kopienas rīcības sākumpunkts*" (izcēlums pievienots).

33 — Iepriekš minētā 1981. gada 5. maija sprieduma lietā Komisija/Apvienotā Karaliste 28. punkts.

valstīm atturēties, gluži kā noteikts EKL 10. pantā, no "visiem pasākumiem, kas varētu traucēt [..] Līguma mērķu sasniegšanu".

82. Manuprāt, būtu grūti noliegt, ka pie šāda veida pasākumiem pieskaitāms arī gadījums, kad dalībvalsts ratificē divpusējos nolīgumus, kamēr tajā pašā jomā Kopiena grasās vest sarunas par savu nolīgumu un to noslēgt.

83. Šāda ierosme pēc sava rakstura faktiski ierobežo vai pat vājina kopīgu rīcību, ko iestādes grasās uzņemties, un tām liedz paust visu dalībvalstu vienotu nostāju, nekam nenodrošinot to, ka attiecīgais valsts noslēgtais nolīgums atbildīs kopīgajām interesēm un virzīsies Kopienu iestāžu vēlamajā un nolemtajā virzienā. Turklāt vēl jo mazāk ir garantēts, ka dalībvalsts nolīgumā paredzētais regulējums atbildīs tam, ko Kopiena vēlas paredzēt kopīgajā nolīgumā.

84. Tādējādi uzskatu, ka Padomes piešķirtajā pilnvarojumā veikt sarunas ietvertajā jomā Vācijas jau noslēgto divpusējo nolīgumu ratifikācija pati par sevi ir tieši pasākums, "kas varētu traucēt [..] Līguma mērķu sasniegšanu".

85. Tomēr, kā esam pārliecinājušies, Vācijas valdība iebilst, ka, Kopienu nolīgumam vēl neesot noslēgtam, tā neesot varējusi neratificēt attiecīgos divpusējos nolīgumus, jo esot bijis tūlītēji jāparedz regulējums, kas piemērojams trešo valstu pārvadātājiem.

86. Šajā sakarā tomēr jānorāda, ka, atzīstot, ka tas tā ir, no EKL 10. panta tomēr izriet, ka šādos gadījumos dalībvalstīm joprojām jārīkojas atbilstoši šajā tiesību normā paredzētajam lojālas sadarbības pienākumam, proti, ka tām ir jādara viss iespējamais, lai novērstu to, ka viņu darbības varētu kaitēt Kopienas kompetences īstenošanai.

87. Kā, lai arī citā sakarā, ir noteikusi Tiesa, pat ja kompetence ir dalīta starp Kopienu un dalībvalstīm, Kopienas "starptautiskās pārstāvības vienotības prasība" uzliek dalībvalstīm pienākumu "cieši sadarboties [..] gan sarunu un noslēgšanas gaitā, gan uzņemto saistību izpildē"[34]. Un, kā jau esmu norādījis secinājumos "atvērto griestu" lietās[35], šāds pienākums ir saistošs arī gadījumā, kad iekšēju vai ārēju apstākļu dēļ Kopiena nevar tieši noslēgt nolīgumus, kas vajadzīgi, lai

34 — 1993. gada 19. marta atzinums 2/91 (*Recueil*, I-1061. lpp., 36. punkts).

35 — 74. punkts.

sasniegtu tās nospraustos mērķus, un tādēļ tai tas jādara "ar Kopienas interesēs solidāri darbojošos dalībvalstu starpniecību" [36]. Acīmredzams, ka tas vēl jo vairāk atbilst patiesībai gadījumā, kad Kopiena ir jau nolēmusi noteiktā jomā rīkoties tieši.

88. Tādējādi no tā izriet, ka pat Vācijas valdības minētajiem līdzīgos apstākļos, proti, saskaroties ar dalībvalstu iespējamu vajadzību pārvarēt grūtības vai kavējumus, ar ko Kopienai nākas saskarties savas kompetences īstenošanā, šīm valstīm tomēr joprojām ir jārīkojas, ievērojot lojālas sadarbības pienākumu un tādējādi netraucējot kopīgo mērķu sasniegšanai.

89. Tas it īpaši nozīmē to, ka tām jādarbojas ciešā sadarbībā ar Kopienas iestādēm un kopā ar tām jākonkretizē vajadzīgās ierosmes. Kā vēlreiz atkārtojusi Tiesa, dalībvalstij, kas vēlas rīkoties jomā, kurā Kopiena paredz darboties, bet vēl nav pilnībā īstenojusi savu kompetenci, "ir jālūdz atļauja Komisijai, [ar kuru] ir jāapspriežas visos procesa posmos" [37].

36 — Iepriekš minētā atzinuma 2/91 5. un 37. punkts.

37 — 1979. gada 4. oktobra spriedums lietā 141/78 Francija/Apvienotā Karaliste (*Recueil*, 2923. lpp., 9. punkts).

90. Manuprāt, šajā lietā tas tā nav noticis. No lietas materiāliem izriet, ka pēc Padomes lēmuma, ar kuru tika piešķirts pilnvarojums vest sarunas, Vācija nav ne reizi apspriedusies ar Komisiju.

91. Visa sadarbība, ko Vācijas valdība apgalvo esam veikusi (skat. iepriekš 67. punktu), patiesībā hronoloģiski notika nolīgumu sarunu un parakstīšanas posmā un tādējādi — *pirms* Padomes lēmuma.

92. Tomēr, kā minēts, Padomes lēmuma pieņemšana izraisīja minēto divpusējo nolīgumu tiesisko ietvaru būtiskas izmaiņas un tādējādi radīja vajadzību pēc jauna posma ciešākai sadarbībai ar Komisiju pirms to ratifikācijas.

93. Vācijas iebilde par to, ka Komisija neesot cēlusi iebildumus šo divpusējo nolīgumu noslēgšanas laikā, nav pamatota. Jau ar Rumāniju un Poliju noslēgto nolīgumu gadījumā nekādi nevarēja uzskatīt, ka pēc Padomes lēmuma Komisijas nostāja pret šiem nolīgumiem būtu palikusi nemainīga. *A fortiori* tas pats attiecas arī uz nolīgumu ar Ukrainu, tā kā pirms tā ratifikācijas tika

nosūtīta vēstule, kurā Komisija īpaši lūdza neratificēt nevienu nolīgumu, kas attiecas uz sarunu vešanas pilnvarojumā ietverto jomu.

96. Vācija nav darījusi neko no iepriekš minētā. Gluži pretēji, tā vietā, lai paziņotu par ratifikāciju nolūkā to saskaņot ar Komisiju un uzklausīt tās iespējamos norādījumus, tā ir vienpusēji veikusi šādu ratifikāciju un arī ļāvusi šiem nolīgumiem stāties spēkā.

94. Ja pēc Padomes lēmuma pieņemšanas Vācija būtu pildījusi pienākumu rīkoties "ciešā sadarbībā" ar Komisiju, pēdējā būtu varējusi pienācīgi un savlaicīgi paust Kopienas argumentus un sniegt vajadzīgos norādījumus, lai nodrošinātu, ka, ievērojot šajā laikā uzņemtās starptautiskās saistības, šīs dalībvalsts vienpusējā ierosme tiktu īstenota saskaņā ar kopīgajām vajadzībām, vai vismaz nekaitējot tām.

97. Tādējādi no tā secinu, ka, ratificējot attiecīgos nolīgumus, nekādā ziņā nesadarbojoties ar Komisiju, Vācija nav rīkojusies atbilstoši EKL 10. panta prasībām un Tiesas šajā sakarā noteiktajiem principiem.

98. Ievērojot šos apsvērumus, ierosinu Tiesai atzīt, ka Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 10. pants, un tādējādi šo iebildumu pieņemt.

95. Tā būtu varējusi, piemēram, lūgt izdarīt grozījumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka divpusējos nolīgumos ietvertais regulējums tiktu saskaņots ar to, ko saskaņā ar Padomes tai dotajiem norādījumiem Komisija grasījās ietvert Kopienas nolīgumā. Turklāt pat, ja tā būtu atzinusi par vajadzīgu nolīgumus paturēt spēkā, kamēr Kopienas vārdā nav noslēgts nolīgums (skat. iepriekš 66. punktu), lai novērstu Vācijas apgalvotā "tiesību roba" rašanos, Komisija būtu vismaz varējusi lūgt tajos izdarīt grozījumus, tajos, piemēram, nosakot, ka tiem ir tikai pagaidu raksturs un tie automātiski zaudē spēku līdz ar nolīguma noslēgšanu Kopienas līmenī.

4) Par trešo iebildumu

99. Visbeidzot, Komisija apgalvo, ka divpusējie nolīgumi ar Ungāriju, Čehoslovākiju, Rumāniju, Poliju un Ukrainu esot nesaderīgi ar Regulu Nr. 1356/96.

100. Tā apgalvo, ka ar šo regulu it īpaši nesaderīgs esot apstāklis, ka arī pēc tās pieņemšanas šajos nolīgumos saglabāti noteikumi, kuros paredzēta iespēja trešās valstīs reģistrētiem kuģiem, pamatojoties uz Vācijas iestāžu izsniegtu atļauju, sniegt [pārvadājumu] pakalpojumus starp Vāciju un citām Kopienas dalībvalstīm (nolīgumu 5. pants).

101. Šādi rīkodamās, Vācijas Federatīvā Republika sev esot rezervējusi tiesības vienpusēji piešķirt tiesības piekļūt Kopienas iekšējiem ūdensceļiem tādiem pārvadātājiem, kas neatbilst Regulas Nr. 1356/96 noteikumiem (skat. iepriekš 15. punktu un tālāk 104. punktu). Tomēr, pēc Komisijas domām, tas esot ar minēto regulu ieviestās sistēmas pārkāpums, tā kā Ungārijas, Čehijas, Slovākijas, Polijas, Rumānijas un Ukrainas pārvadātāji — kam saskaņā ar šiem divpusējiem nolīgumiem varētu piešķirt atļauju sniegt pārvadājumu pakalpojumus starp Vāciju un citām Kopienas dalībvalstīm — neesot atbilduši minētajā regulā attiecīgajā laikā izvirzītajiem nosacījumiem.

102. No savas puses jānorāda, ka, ņemot vērā Vācijas valdības un iepriekš minētajos ģenerāladvokāta Ležē secinājumos [38] izvirzītos argumentus, arī šis iebildums nešķiet esam pamatots.

103. Vispirms jāatgādina, ka Regulas Nr. 1356/96 pamatmērķis ir īstenot pakalpojumu sniegšanas brīvību kravu vai pasažieru pārvadājumu pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem jomā, atceļot visus ierobežojumus vai diskrimināciju attiecībā uz pakalpojumu sniedzēju tā pilsonības vai uzņēmējdarbības veikšanas vietas dēļ.

104. Iepriekš minētās regulas 1. un 2. pantā nodrošināta kravu vai pasažieru pārvadājumu pa dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem pakalpojumu sniegšanas brīvība pārvadātājiem, kas: i) ir dibināti dalībvalstī saskaņā ar šīs dalībvalsts likumiem un tajā ir tiesīgi veikt kravu vai pasažieru starptautiskos pārvadājumus pa iekšzemes ūdensceļiem; ii) šādām pārvadājumu darbībām izmanto iekšējo ūdeņu kuģus, kas ir reģistrēti dalībvalstī vai kuriem — ja tie nav reģistrēti — ir apliecība par piederību dalībvalsts flotei; iii) atbilst Regulas Nr. 3921/91 2. pantā paredzētajiem nosacījumiem, proti, izmanto kuģus, kuru viens vai vairāki īpašnieki ir fiziskas personas, kuru dzīvesvieta ir dalībvalstī un kuri ir dalībvalsts pilsoņi, vai juridiskas personas, kuru juridiskā adrese ir dalībvalstī un kuru [kapitāla] lielākā daļa pieder dalībvalstu pilsoņiem.

38 — Iepriekš minēto secinājumu 82.–91. punkts.

105. Aprakstītās brīvas pārvadājumu pakalpojumu pa Kopienas dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem sniegšanas kārtības ieviešana par labu tajās dibinātiem pārvadātajiem nav jāuzskata par pilnīgu aizliegumu trešās valstīs reģistrētiem kuģiem sniegt pakalpojumus starp dažādām Kopienas dalībvalstīm. Lai arī Regulu Nr. 1356/96, kā to apgalvo Komisija, var uzskatīt par līdzekli Kopienas priekšrocības radīšanai pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem jomā Kopienas teritorijā, tomēr man šķiet, ka ar šo priekšrocību vienīgi paredzēts ieviest kārtību, kas veicinātu pakalpojumu sniegšanas brīvību tikai tiem pārvadātājiem, kas ir cieši saistīti ar kādu dalībvalsti. Taču nekas minētajā regulā neliecina par to, ka tās mērķis vai sekas būtu arī vispārīgs aizliegums trešās valstīs reģistrētiem kuģiem sniegt pakalpojumus starp dažādām Kopienas dalībvalstīm.

106. Turklāt arī attiecīgajos divpusējos nolīgumos attiecīgo trešo valstu kuģiem netiek paredzēta pakalpojumu sniegšanas brīvība, bet gan vienīgi iespēja veikt pārvadājumus starp Vāciju un citām Kopienas dalībvalstīm saskaņā ar Vācijas iestāžu izdotu atļauju. Tādējādi nav uzskatāms, ka šāda kārtība nozīmētu, ka Ungārijas, Čehijas, Slovākijas, Rumānijas, Polijas un Ukrainas pārvadātāji varētu brīvi sniegt kravu vai pasažieru pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem pakalpojumus starp Kopienas dalībvalstīm.

107. Tādēļ, ņemot vērā atšķirību starp regulējumu, kas izriet no aplūkotajiem divpusējiem nolīgumiem, un to, kas paredzēts Regulā Nr. 1356/96, manuprāt, var secināt, ka Komisija ir kļūdījusies, pārmetot Vācijas valdībai minētajā regulā paredzēto noteikumu attiecībā uz pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem pakalpojumu sniegšanas brīvību būtības un piemērošanas jomas grozīšanu.

108. Iepriekš izklāstītie apsvērumi tādējādi liek secināt, ka Komisija nav pierādījusi Vācijas Federatīvās Republikas ar Ungāriju, Čehoslovākiju, Rumāniju, Poliju un Ukrainu noslēgto nolīgumu nesaderību ar Regulu Nr. 1356/96.

109. Tādēļ uzskatu, ka Tiesai būtu par nepamatotu jāatzīst arī trešais iebildums.

V — Par tiesāšanās izdevumiem

110. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 3. punktam, ja abiem lietas dalībniekiem spiedums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelab-

vēlīgs, Tiesa var nolemt, ka tiesāšanās izdevumi ir jāsadala vai ka lietas dalībnieki sedz savus tiesāšanās izdevumus paši. Tā kā ierosinu Komisijas prasību apmierināt tikai daļēji, uzskatu, ka katram lietas dalībniekam būtu jāsedz savi tiesāšanās izdevumi pašam.

VI — Secinājumi

111. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai:

"1) Atzīt, ka, individuāli ratificējot un īstenojot divpusējos nolīgumus par pārvadājumiem pa ūdensceļiem ar Rumāniju, Poliju un Ukrainu pēc Padomes 1992. gada 7. decembra lēmuma par sarunu uzsākšanu starp Kopienu un trešām valstīm, jautājumā par kārtību, kādā veicami pasažieru un kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem starp attiecīgajām pusēm, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 10. pants;

2) prasību pārējā daļā noraidīt;

3) piespriest Eiropas Kopienu Komisijai un Vācijas Federatīvajai Republikai segt savus tiesāšanās izdevumus pašām."