ĢENERĀLADVOKĀTES JULIANAS KOKOTES [*JULIANE KOKOTT*] SECINĀJUMI,

sniegti 2005. gada 8. decembrī [1]

I — Ievads

1. *Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia* [2] prejudiciālais jautājums attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvības apjomu jūras kabotāžas jomā.

2. Iesniedzējtiesa lūdz Tiesai skaidrojumu par to, vai uz salu kabotāžu [3] ar kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas, attiecas karoga valsts vai valsts, kur notiek salu kabotāža, tiesību aktu prasības par kuģa komandas fraktēšanu, ja kabotāžas reiss notiek pirms vai pēc starptautiska reisa bez kravas. Šis jautājums ir tehnisks, tomēr tam ir svarīga nozīme jūras transporta jomā [4], kurā 2002. gadā veikti aptuveni 41% no Kopienas transporta pakalpojumiem, šajā ziņā tuvojoties pirmajā vietā esošajam ceļu transportam [5].

3. Iesniedzējtiesai atbilde uz jautājumu nepieciešama lēmuma pieņemšanai prāvā, kurā *Agip Petroli SpA* (turpmāk tekstā — "*Agip Petroli*") ir cēlusi prasību pret *Capitaneria di porto di Siracusa* (Sirakūzu ostas pārvalde) u.c. Tiesvedībā *Agip Petroli* vērsās pret lēmumu, ar kuru šai sabiedrībai tika aizliegts pārvadāt jēlnaftu starp divām Sicīlijas ostām tādēļ, ka tālāk reisam bez kravas vajadzēja notikt uz ārvalsts ostu un kuģa komandas fraktēšana bija pretrunā Itālijas tiesību aktu prasībām.

1 — Oriģinālvaloda — vācu.

2 — Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa (Itālija).

3 — Salu kabotāža nozīmē pasažieru un kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām, skat. šo secinājumu 8. punktu.

4 — Skat. Komisijas 2000. gada 24. februāra trešo ziņojumu par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), ieviešanu (1997.–1998.), COM (2000) 99 galīgā redakcija.

5 — Skat. Eiropas Komisijas "European Union — Energy & Transport in Figures 2004" ("Statistical pocketbook 2004"), 3. daļa (Transport), 3.1. nodaļa (General), 3.1.1. punkts (Statistical Overview EU Transport); http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook./2004_en.htm.

II — Atbilstošās tiesību normas

4. Līguma noteikumu par pakalpojumu brīvu apriti un transporta jomu savstarpējā saistība noteikta EKL 51. panta 1. punktā (bijušais EK līguma 61. pants):

"Pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā regulē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu."

5. Sadaļā par transportu EKL 80. pantā (bijušais EK līguma 84. pants) precizēts:

"1. Šī sadaļa attiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem, autopārvadājumiem un pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem.

2. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var nolemt, vai, ciktāl un saskaņā ar kādu procedūru var pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu un gaisa transportu. [..]"

6. Balstoties uz EK līguma 84. panta 2. punktu (jaunajā redakcijā — EKL 80. panta 2. punkts), Padome 1992. gada 7. decembrī pieņēma Regulu Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža)[6] (turpmāk tekstā — "Regula"). Turklāt tās preambulas trešajā, ceturtajā, piektajā, septītajā un astotajā apsvērumā noteikts:

"[3] tā kā ierobežojumu atcelšana jūras transporta pakalpojumu sniegšanā dalībvalstīs ir nepieciešama iekšējā tirgus izveidei; tā kā iekšējais tirgus aptvers teritoriju, kurā nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite;

[4] tā kā dalībvalstīs tādēļ būtu jāpiemēro pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transportā;

[5] tā kā ieguvēji no šīs brīvības būtu Kopienas kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, neatkarīgi no tā, vai dalībvalsts teritorijai ir piekrastes līnija;

6 — OV L 364, 7. lpp.

[6] [..]

[7] tā kā, lai izvairītos no konkurences traucējumiem, Kopienas kuģu īpašniekiem, kas izmanto kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību, būtu jāievēro visi nosacījumi kabotāžas pakalpojumu veikšanai dalībvalstī, kurā reģistrēti viņu kuģi; tā kā Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un kam nav tiesību veikt kabotāžu šajā valstī, pārejas laikā tomēr būtu jāgūst labums no šīs regulas;

[8] tā kā brīvība būtu jāievieš pakāpeniski un nebūtu jāparedz visiem attiecīgajiem pakalpojumiem vienotā veidā, ņemot vērā konkrētu pakalpojumu raksturu un to, cik lieli pūliņi būs jāpieliek atsevišķu valstu tautsaimniecībām ar atšķirīgu attīstības līmeni".

7. No Regulas 1. panta 1. punkta izriet šāds princips:

"No 1993. gada 1. janvāra uz Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība dalībvalstī (jūras kabotāža), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī, [..]."

8. Turklāt Regulas 2. pantā noteiktas šādas definīcijas:

"Šajā Regulā:

"1. Jūras transporta pakalpojumi dalībvalstī (jūras kabotāža)" ir pakalpojumi, kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver: [..]

c) salu kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp: [..]

— ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām. [..]"

9. Visbeidzot, Regulas 3. pantā noteikts:

"2. Attiecībā uz kuģiem, kas veic salu kabotāžu, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis veic jūras transporta pakalpojumus (pakalpojumu sniegšanas valsts).

3. Tomēr no 1999. gada 1. janvāra attiecībā uz kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas un kuri veic salu kabotāžu, ja attiecīgais reiss notiek pēc vai pirms reisa uz citu valsti vai no citas valsts, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas fraktēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis reģistrēts (karoga valsts).

4. Komisija veic salu kabotāžas liberalizācijas ekonomiskās un sociālās ietekmes visaptverošu izpēti un vēlākais līdz 1997. gada 1. janvārim iesniedz ziņojumu Padomei. [..]"

III — Fakti, pamata prāva, prejudiciālie jautājumi un tiesvedība

10. *Agip Petroli* 2001. gada 7. decembrī bija jāpārvadā jēlnafta no Magnizi [*Magnisi*] (Sicīlija) uz Dželu [*Gela*] (arī Sicīlija), un šim mērķim tā nofraktēja tankeri, kas kuģo ar Grieķijas karogu — *Theodoros IV*, kura tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas. Pēc jēlnaftas kravas izkraušanas *Gela* tiešs reiss bez kravas *Theodoros IV* bija jāveic uz kādu ārvalsts ostu.

11. Sirakūzu ostas pārvalde 2001. gada 6. decembrī atteica *Agip Petroli* atļauju reisam no Magnizi un Dželu, pamatojoties uz to, ka *Theodoros IV* neatbilst Itālijas Jūrniecības kodeksa (*Codice della navigazione*) 318. panta prasībām. Saskaņā ar šo pantu salu kabotāžas reisos kuģa komandā jābūt iekļau-

tiem tikai tādiem jūrniekiem, kuri ir Eiropas Savienības dalībvalstu pilsoņi. Taču uz *Theodoros IV* daži jūrnieki, kā to pieļauj Grieķijas tiesību akti, bija ar Filipīnu pilsonību.

12. Sirakūzu ostas pārvalde neuzskatīja, ka piemērojami karoga valsts — Grieķijas — tiesību akti. Proti, Regulas 3. panta 3. punktā noteikta karoga valsts kompetence jautājumā par komandas komplektēšanu, ja salu kabotāžas reiss notiek uz citu valsti. Tomēr no Itālijas Transporta un Navigācijas ministrijas rīkojuma izriet, ka Regulas 3. panta 3. punkts ir piemērojams tikai tad, ja reiss, kas notiek pēc vai pirms kabotāžas reisa, ir "funkcionālā un komerciālā ziņā autonoms". Tāds tas būtu tikai gadījumā, ja kuģis pārvadātu kravu un reisa mērķis būtu ārvalsts osta.

13. *Agip Petroli* Sirakūzu ostas pārvaldes atteikuma lēmumā saskatīja Regulas pārkāpumu un cēla prasību iesniedzējtiesā gan par lēmumu, gan par ministrijas rīkojumu.

14. Iesniedzējtiesa norāda, ka Regula nesatur jēdziena "reiss" definīciju, un abas interpretācijas uzskata par iespējamām. Par labu sašaurinošai interpretācijai būtu prasība, kas nepieļauj Regulas 3. panta 2. punkta apiešanu, izmantojot fiktīvus, secīgus kabotāžas maršrutus. No citas puses, Regulas formulējumā nav nekādu norāžu par ierobežojumiem attiecībā uz reisiem, kas veikti ar kravu. Turklāt sašaurinoša pieeja panāktu to, ka Regulas 3. panta 3. punkts Itālijā nebūtu piemērojams salu kabotāžai eļļas pārvadāšanā. Tādējādi kuģi, kuri Sicīlijas vai Sardīnijas ostās izkrauj jēlnaftu, tehnisku iemeslu dēļ tur nevarētu uzpildīt rafinētu eļļu, lai pārvadātu to uz ārzemēm.

15. Ņemot vērā šos apstākļus, iesniedzējtiesa uzskata lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu par nepieciešamu. Tādēļ ar 2004. gada 20. jūlija lēmumu, kurš Tiesā reģistrēts 2004. gada 29. oktobrī, tā pārtrauca tiesvedību un lūdza Tiesai sniegt prejudiciālu nolēmumu šādā jautājumā:

"Regulas [..] 3. panta 3. punktā formulētais jēdziens "reiss, kas notiek pēc vai pirms" kabotāžas reisa, attiecas tikai uz reisu, kas ir funkcionālā un komerciālā ziņā autonoms, proti, kad kuģis pārvadā kravu, kuras galamērķis vai sākotnējais mērķis ir ārvalsts osta, kā tas izriet no pamata prāvā apstrīdētajiem pasākumiem, vai [..] arī šis jēdziens attiecas arī uz gadījumu, kad reiss notiek bez kravas ("reiss tukšā")[?]"

16. Tiesvedības laikā Tiesā rakstveida un mutvārdu apsvērumus ir sniegusi *Agip Petroli*, Itālijas valdība, Grieķijas valdība, Norvēģijas valdība un Komisija. Francijas valdība izteicās tikai tiesas sēdē.

IV — Juridiskais vērtējums

17. Iesniedzējtiesa pēc būtības vēlas uzzināt, vai reisa "uz citu valsti" vai "no citas valsts" (turpmāk tekstā — "starptautisks reiss") jēdziens Regulas 3. panta 3. punktā nozīmē to, ka kuģim reisā jābūt ar preču kravu, vai, ka reisa ekonomiski patstāvīgais mērķis attiecīgajā gadījumā ir jāpierāda citādi.

18. Normas formulējums, Regulas sistemātika un to mērķi norāda, ka uz šiem jautājumiem atbildams noliedzoši.

19. Regulā reisa jēdzienam *nav definīcijas*. Regulas 2. pantā noteikts tikai kabotāžas jēdziens, kurš *pēc būtības* ietver sevī "pasažieru un kravu pārvadāšanu". Līdz ar to kabotāžas jēdziens prezumē reisu. Tajā pašā laikā tas neizsaka neko par to, vai reisa jēdziens aptver arī attiecīgu pārvadāšanu, vai arī kabotāža ir reiss, kurā notiek pārvadāšana. Rezultātā no kabotāžas jēdziena par reisa jēdzienu nekas nav secināms.

20. Prasība, ka kabotāžas reisam jānotiek pirms vai pēc starptautiska reisa, visbeidzot izteikta Regulas 3. panta 3. punkta *formulējumā*. Tuvāk reisa jēdzienu norma nekvalificē. Tātad formulējums neparedz tādas papildu prasības kā, piemēram, kravas pārvadāšana vai "funkcionālas un komerciālas autonomijas" esamība un pirmām kārtām attiecas uz jebkuru starptautisku reisu.

21. Ņemot vērā Regulas *sistemātiku*, karoga valsts tiesību aktu piemērojamība ir princips, kamēr pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību aktu piemērojamība ir izņēmums.

22. Septītajā apsvērumā paskaidrots, ka Kopienas kuģu īpašniekiem būtu jāievēro tikai tie nosacījumi kabotāžas pakalpojumu veikšanai, kuri attiecas uz karoga valsti. Tas nepieciešams, lai izvairītos no konkurences traucējumiem. Šo prasību pārņem Regulas 1. pants, apliecinot, ka principā jābalstās uz karoga valsts tiesību aktu prasībām.

23. Izņēmums šim principam atbilstoši Regulas 3. panta 2. punktam ir salu kabotāžas joma. Tur noteikts, ka visos jautājumos sakarā ar kuģa komandas, kas veic salu kabotāžu, komplektēšanu piemērojami pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību akti.

24. Savukārt attiecībā uz kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas, Regulas 3. panta 3. punktā noteikts karoga valsts tiesību aktu piemērojamības princips, ja kabotāžas reiss notiek pēc vai pirms starptautiska reisa. Tādējādi 2. punkts, pretēji Itālijas valdības viedoklim, ir izņēmums, kamēr 3. punkts — noteikums. Tomēr Regula nesatur divus atšķirīgus principus [7] — no vienas puses, tādu, kas attiecas uz kontinentālo kabotāžu, un, no otras puses, tādu, kas attiecas uz salu kabotāžu — kā, ņemot vērā Regulas 3. pantu, acīmredzot uzskata Itālijas valdība. Gluži otrādi, Regulā ir tikai viens princips, kurš ir noteikts Regulas 1. pantā [8].

25. Regulas 3. panta 3. punkta šaura interpretācija, izvirzot reisa jēdzienam papildu prasības, panāktu to, ka izņēmums (pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību aktu piemērojamība) būtu plašāk un princips (karoga valsts tiesību aktu piemērojamība) šaurāk piemērojams. Tas būtu pretrunā interpretēšanas principam, saskaņā ar kuru tiesiskā regulējuma principi ir jāinterpretē plaši un tā izņēmumi šauri [9].

26. Tāpēc Regulas 3. panta 3. punkts atbilstoši Regulas sistemātikai jāinterpretē plaši, un starptautiska reisa jēdzienā nav jāpieļauj nekādas tuvākas, kvalificējošākas pazīmes.

27. Arī atbilstoši *Regulas mērķiem* Regulas 3. panta 3. punktam nepieciešama plaša interpretācija un 3. panta 2. punktā noteiktā izņēmuma piemērošanas jomai — šaura interpretācija.

28. Regula ir pieņemta Kopienas jūras transporta tirgus atvēršanas pabeigšanai un tāpēc tā nosaka pakāpenisku jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošanu. Trešajā un ceturtajā apsvērumā paskaidrots, ka iekšējā tirgus izveides pabeigšanai jūras transportā dalībvalstīs jāpiemēro pakalpojumu brīvas aprites princips un jāatceļ esošie ierobežojumi.

7 — Skat. Regulas astoto apsvērumu un 3. panta 4. punktu, kā arī šo secinājumu 40. un turpmākos punktus.

8 — Skat arī šo secinājumu 27. un turpmākos punktus.

9 — Skat. 2004. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-476/01 *Kapper* (*Recueil*, I-5205. lpp., 71. un 72. punkts).

29. Tādējādi Regulas noteikumi ir jāinterpretē, ņemot vērā EKL 49. un 50. pantu. Tas nav pretrunā EKL 51. panta 1. punktam. Proti, kabotāžas reisi ir transporta pakalpojumi, kuri ir pakļauti EKL 70. un turpmāko pantu īpašajiem noteikumiem par transportu un nav saistīti ar pakalpojumu brīvas aprites noteikumiem atbilstoši EKL 51. panta 1. punktam.

30. Tomēr pavisam EKL 51. panta 1. punktā noteiktais izņēmums nav atrauts no pakalpojumu brīvas aprites mērķiem. Gluži otrādi, šie mērķi ir jāsasniedz EKL 70. un turpmākajos pantos noteiktās kopējās politikas ietvaros. Sekundārie tiesību akti saistībā ar īpašajiem noteikumiem par transportu ir jāinterpretē, ņemot vērā EKL 49. un 50. panta principus, it īpaši, ja to mērķis — tāpat kā šai Regulai — ir īstenot pakalpojumu brīvu apriti [10].

31. Pakalpojumu sniegšanas brīvība pieprasa pēc iespējas plašāku karoga valsts tiesību aktu principa piemērošanu jūras kabotāžas gadījumos, tāpat kā tas noteikts Regulas 3. panta 3. punktā attiecībā uz salu kabotāžu no 1999. gada, ko veic lielie kravu kuģi starptautiskajos reisos.

32. Kā pareizi norāda Grieķijas valdība, kabotāžas reisi visnotaļ ir tikai daļa no starptautiskajiem reisiem. Ja valstu tiesību sistēmas prasības būtu pretrunā viena otrai, daudzi kabotāžas reisi tehniski nebūtu iespējami. To ilustrē kāds piemērs:

33. Saskaņā ar Regulas 3. panta 3. punktu ir iespējams, ka, piemēram, Nīderlandes kuģis reisa laikā no Portugāles uz Kipru, lietderīgi izmantojot transporta kapacitāti, uzreiz var veikt arī kabotāžas reisus no Maljorkas uz Menorku (Spānija), no Sardīnijas uz Sicīliju (Itālija), un no Krētas uz Rodu (Grieķija). Ja kabotāžas posmiem katrreiz būtu piemērojami pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību akti (Spānijas, Itālijas, Grieķijas) un tās neatbilstu citām un/vai Nīderlandes prasībām, vismaz daļa kabotāžas reisu praksē nebūtu iespējami [11].

10 — Skat. 1985. gada 22. maija spriedumu lietā 13/83 Parlaments/Padome (*Recueil*, 1513. lpp., 62. punkts); 1989. gada 13. decembra spriedumu lietā C-49/89 *Corsica Ferries France* (*Recueil*, 4441. lpp., 10.–12. punkts); 2001. gada 18. janvāra spriedumu lietā C-361/98 Itālija/Komisija (*Recueil*, I-385. lpp., 31.–33. punkts) un 1998. gada 18. jūnija spriedumu lietā C-266/96 *Corsica Ferries France* (*Recueil*, I-3949. lpp., 55. un turpmākie punkti).

11 — Teorētiski komandas sastāvs varētu arī tikt komplektēts katrreiz, tomēr ekonomiski tas visnotaļ nav izdevīgi.

34. Tas ne tikai kavētu transporta kapacitātes lietderīgu izmantošanu, bet arī ietekmētu pakalpojumu brīvu apriti. Turpretim, ja karoga valsts tiesību akti ir spēkā bez izņēmuma, pakalpojumu brīva aprite ir nodrošināta.

35. To pašu var attiecināt arī uz situāciju, kad kabotāžas reisi aptver reisus bez kravas. Arī to ilustrē piemērs:

36. Francijas kuģim ir jāpārvadā krava no Marseļas uz Korsiku (abas Francijā). Tālāk kuģa īpašniekam ir iespēja kravu pārvadāt no Maltas uz Kipru. Taču posmam no Korsikas uz Maltu nav atbilstošas kravas. Toties ir izdevība doties kabotāžas reisā no Sardīnijas uz Sicīliju (abas Itālijā). Īsie, starptautiskie maršruti starp Korsiku un Sardīniju, kā arī starp Sicīliju un Maltu notiktu bez kravas.

37. Šādas transporta kapacitātes izmantošana Regulas izpratnē atbilstu pakalpojumu brīvas aprites mērķiem. Tomēr, ja būtu prasība, lai starptautiskie reisi vienmēr būtu ar kravu, un ja Francijas tiesiskais regulējums par kuģa komandas komplektēšanu neatbilstu Itālijas tiesību aktu attiecīgiem noteikumiem, tad kabotāžas reiss nebūtu iespējams. Līdz ar to būtu ietekmēta pakalpojumu sniegšanas brīvība.

38. Ja starptautiskajos reisos alternatīvi būtu prasība pierādīt "funkcionālo un komerciālo autonomiju", to varētu pierādīt arī minētajā piemērā, uzrādot pārvadājuma līgumu starp Maltu un Kipru. Ja kuģa īpašniekam šāda līguma vēl nav, bet viņš ar to tikai spekulē, šādu pierādījumu drīkstētu ignorēt. Šajā gadījumā pakalpojumu brīva aprite atkal būtu ietekmēta.

39. Līdz ar to ir jākonstatē, ka tikai formulējumam Regulas 3. panta 3. punktā atbilstoša starptautiska reisa jēdziena interpretācija, kas aptver katru reisu, būs taisnīga pret Regulas liberalizācijas mērķiem.

40. No Regulas 3. panta 2. punktā noteiktā *izņēmuma mērķiem* secināms tikpat maz.

41. Ņemot vērā salu kabotāžas liberalizācijas ekonomisko un sociālo ietekmi [12], Regulas 3. panta 2. punktam attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību aktu piemērojamību līdz 1999. gadam vajadzēja visaptveroši nodrošināt pakalpojumu sniegšanas valsts kuģu īpašniekiem priviliģētu stāvokli.

12 — Skat. Regulas 3. panta 4. punktu.

42. Attiecībā uz periodu pēc 1999. gada Regulas 3. panta 3. punkts tomēr paredz, ka karoga valsts tiesību aktu piemērošanas princips attiecas uz kuģa komandas komplektēšanu arī salu kabotāžai ar kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas, ja salu kabotāža notiek starptautiska reisa ietvaros.

43. Tā ir daļa no pakāpeniskas kabotāžas tirgus liberalizācijas, lai sasniegtu Regulā noteiktos iekšējā tirgus mērķus. Šajā ziņā jau 1997. gadā Komisija atzīmēja, ka pārliecinoši iemesli, lai saglabātu izņēmumu karoga valsts tiesību aktu piemērošanas principam, nav saskatāmi; gluži otrādi, starptautiskās tirdzniecības vajadzības pieprasa pēc iespējas plašāku pamatprincipa piemērošanu [13].

44. Tāpēc arī attiecībā pret Regulas pamatmērķi — īstenot jūras transporta pakalpojumu sniegšanu dalībvalstīs — izņēmuma mērķiem nekāds pārākums nav jānodrošina.

45. Kā ierosina *Agip Petroli*, nevar pieļaut, ka par labu pakalpojumu brīvas aprites tiešai piemērojamībai netiek ievērota Regula. Tas ir pretrunā EKL 51.panta 1. punktā noteiktajam izņēmumam [14].

46. Tomēr atbilstoši Regulas pamatmērķim izņēmums nav jāinterpretē ekstensīvi. Regulas 3. panta 2. un 3. punkta savstarpējā sakarība ir jāsaprot tādējādi, ka 2. punktā noteikto izņēmumu piemēro tādā veidā, lai Regulas pamatmērķis pēc iespējas mazāk tiktu ietekmēts.

47. Tas nozīmē, ka 2. punktu drīzāk piemēro iekšējos apstākļos, bet uz 3. punkta piemērošanas jomu, ja ir izpildīti pārējie tā nosacījumi, principā attiecas katrs starptautisks reiss, kas notiek pirms vai pēc kabotāžas reisa.

48. Protams, ka ir jāņem vērā pārējā 2. punkta piemērošanas joma.

13 — Skat. Komisijas ziņojumu Padomei par Padomes Regulas (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs ieviešanu (1995.–1996.) un salu kabotāžas liberalizācijas ekonomisko un sociālo ietekmi, COM(97) 296 galīgā redakcija.

14 — Skat. šo secinājumu 29. un 30. punktu.

49. Jo īpaši, lai kavētu *ļaunprātīgu atsaukšanos uz 3. punktu, ko izmanto, lai apietu* 2. punkta piemērošanu, dalībvalstis drīkst noteikt pasākumus.

50. Principā to tā nevar pieļaut, ka, piemēram, kuģis, kas peld ar Grieķijas karogu, regulāri veic reisus starp Maltu, Magnizi un Dželu un turklāt kravu pārvadā tikai starp Magnizi un Dželu. Ekonomiskā aktivitāte tādā gadījumā faktiski notiktu tikai Itālijas teritorijā, taču apejot Itālijas tiesību aktus.

51. Ļaunprātīga Kopienas tiesību normu izmantošana savā labā nav atļauta, un dalībvalstis ir tiesīgas novērst ar Līgumu nodibināto tiesību izmantošanu valsts tiesību aktu apiešanai. Līdz ar to katrā atsevišķā ļaunprātīgas rīcības gadījumā valstu tiesas var ņemt vērā objektīvus kritērijus, lai aizliegtu Kopienas tiesību izmantošanu savā labā [15].

52. Šādas rīcības izvērtēšanā jāievēro noteikumu mērķi [16]. Turklāt pasākumi, kas nav īpaši domāti, lai novērstu valsts tiesību aktu apiešanu, bet gan balstās uz vispārēju ļaunprātības prezumpciju, parasti pārsniedz to, kas ir nepieciešami un atbilstoši Kopienu tiesībām pieļaujams, lai izvairītos no ļaunprātības [17].

53. Aizsardzībai pret Regulas 3. panta 2. punkta apiešanu tāpēc nevar tikt pieprasīta ne kravas pārvadāšana starptautiska reisā, ne starptautiska reisa "funkcionālas un komerciālas autonomijas" pierādīšana.

54. Kā jau izskaidrots [18], prasība par kravas pārvadāšanu starptautiskā reisā ievērojami ierobežotu kabotāžas iespējamību. Iesniedzējtiesa uzskatāmi paskaidro, ka līdz ar to salu kabotāža, piemēram, eļļas pārvadāšanas uz Itālijas salām nozarē, lielā daļā nebūtu iespējama. Tāpat Norvēģijas valdība pareizi ir pievērsusi uzmanību tam, ka kuģi ar speciālu aprīkojumu, kā, piemēram, tankkuģi, kas var pārvadāt tikai noteiktu kravas veidu, ostā bieži neatrod piemērotu kravu turpmākai pārvadāšanai un līdz ar to no kabotāžas principā ir izslēgti.

15 — Skat. 1999. gada 9. marta spriedumu lietā C-212/97 *Centros* (*Recueil*, I-1459. lpp., 24. un 25. punkts).

16 — Skat. iepriekš 15. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Centros*, 25. punkts.

17 — Skat. 2004. gada 11. marta spriedumu lietā C-9/02 *de Lasteyrie du Saillant* (*Recueil*, I-2409. lpp, 50.–52. punkts) un 2005. gada 15. septembra spriedumu lietā C-464/02 Komisija/Dānija (Krājums, I-7929. lpp., 67. un 68. punkts).

18 — Skat. šo secinājumu 31.–37. punktu.

55. Prasība par kravas pārvadāšanu starptautiskā reisā līdz ar to pārsniedz to, kas ir nepieciešams un atbilstoši Kopienu tiesībām pieļaujams, lai izvairītos no ļaunprātības. Tik tālejošu kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežošanu nevar pamatot ar aizsardzību pret apiešanu.

56. Kā uzskata Grieķijas valdība un Komisija, aizsardzības pret apiešanu dēļ Kopienas kuģu īpašniekam jebkurā gadījumā vajag pierādīt funkcionālu un komerciālu elementu, ja viņš pirms vai pēc salu kabotāžas reisa veiks starptautisku reisu bez kravas. Līdz ar to starptautiskam reisam bez kravas jābūt neapstrīdami pamatotam kā nenozīmīgam, nejaušam un ekonomiskam. Šāds konstatējums prezumē, ka, kopumā ņemot, reisa maršruts parasti ir zināms.

57. Šādas prasības varētu ietekmēt Kopienas kuģu īpašnieku ekonomiskās pārvietošanās brīvību un pakalpojumu sniegšanas brīvību [19]. Detalizētā informācija par turpmāko reisu maršrutiem un līgumiem cita starpā ir privāta tirdzniecības informācija, par kuras neizpaušanu, kā pareizi norāda Norvēģijas valdība, pastāvīgi ir paaugstināta interese. Principā tā nedrīkstētu tikt izpausta.

19 — Skat. šo secinājumu 38. punktu.

58. Turklāt, kā atkal Norvēģijas valdība pareizi konstatē, papildu problēma būtu minēto līgumu rentabilitātes novērtējums. Atšķirības novērtējumā un jautājumi par pareizajiem standartiem varētu radīt lielu nenoteiktību, kas varētu arī ievērojami kaitēt pakalpojumu brīvai apritei.

59. Līdz ar to arī prasība par vispārīgu starptautiska reisa "funkcionālas un komerciālas autonomijas" pierādīšanu pārsniedz to, kas atbilstoši Kopienu tiesībām pieļaujams, lai izvairītos no ļaunprātības.

60. Gluži otrādi, prasību pierādīt komercdarbības darījumus, kas notiek pirms vai uzreiz pēc salu kabotāžas, aizsardzības pret apiešanu dēļ var pieļaut tikai izņēmuma gadījumā. Tāpēc par to, ka Regulas 3. panta 2. punkta apiešana notiek, konkrētā gadījumā dalībvalstij vajag būt vismaz kādam pavedienam.

61. Turklāt prasības par atbilstošu pierādīšanu nevar tikt uzstādītas tādējādi, ka rezultātā aizsardzībai pret ļaunprātību pakalpojumu brīva aprite tiks ietekmēta vairāk nekā nepieciešams. Ja informācija apliecina kabotāžas reisa esamību Regulas 3. panta 3. punkta izpratnē, pierādījums tiktāl ir pietiekams.

V — Secinājumi

62. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, ierosinu Tiesai uz *Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia* prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Regulas Nr. 3577/92 3. panta 3. punktā formulētais jēdziens "reiss, kas notiek pēc vai pirms" kabotāžas reisa, principā aptver jebkuru reisu no vienas valsts vai uz citu valsti, neatkarīgi no tā, vai uz kuģa ir krava, un/vai no reisa "funkcionālās un komerciālās autonomijas". Turpretim aizsardzība pret Regulas Nr. 3577/92 3. panta 2. punkta apiešanu ir jānodrošina tādējādi, lai jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvības dalībvalstī princips Regulas Nr. 3577/92 3. panta 3. punkta tiesiskā regulējuma ietvaros netiktu ietekmēts vairāk nekā nepieciešams.