GENERALINĖS ADVOKATĖS JULIANE KOKOTT IŠVADA, pateikta 2005 m. gruodžio 8 d. [1]

I — Įvadas

1. *Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia* [2] prejudicinis klausimas yra susijęs su laisvės teikti paslaugas jūrų kabotažo srityje apimtimi.

2. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo klausia, ar krovininiais laivais, kurių tonažas didesnis kaip 650 bruto tonų, vykdomo salų kabotažo [3] atveju reikalavimus laivo įgulai reglamentuoja laivo vėliavos valstybės teisės aktai, ar valstybės, kurioje vykdomas salų kabotažas, teisės aktai, jeigu į tarptautinę kelionę vykstama be krovinio tiesiogiai po kelionės kabotažu arba prieš ją. Šis klausimas atrodo esantis techninio pobūdžio, tačiau jis yra labai reikšmingas jūrų transporto sektoriui [4], kuris 2002 m. sudarė apie 41 % visų gabenimo paslaugų Bendrijos viduje ir taip atsidūrė beveik toje pačioje vietoje kaip pirmaujantis kelių transportas [5].

3. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, siekiant priimti sprendimą byloje *Agip Petroli SpA* (toliau – *Agip Petroli*) *prieš Capitaneria di porto di Siracusa (Sirakūzų uosto valdybą) ir kt.*, yra būtina atsakyti į prejudicinį klausimą. Šioje byloje *Agip Petroli*, be kita ko, ginčija sprendimą, kuriuo šiai įmonei buvo uždrausta gabenti žaliavinę naftą tarp dviejų Sicilijos uostų, motyvuojant tuo, kad laivui toliau reikėjo tęsti kelionę į užsienio uostą be krovinio ir kad laivo įgula neatitiko Italijos teisės aktų reikalavimų.

1 — Originalo kalba: vokiečių.

2 — Sicilijos regioninis administracinis teismas (Italija).

3 — Salų kabotažas, be kita ko, yra keleivių arba prekių vežimas jūra tarp vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų; žr. šios išvados 8 punktą.

4 — Žr. 2000 m. vasario 24 d. Komisijos ataskaitą – Trečioji ataskaita apie Tarybos reglamento Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), įgyvendinimą (1997–1998), KOM (2000) 99 galutinis.

5 — Žr. Europos Komisija, European Union – Energy & Transport in Figures 2004 (Statistical pocketbook 2004), 3 dalis (Transport), 3.1 skirsnis (General), 3.1.1 skyrius (Statistical Overview EU Transport), http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2004_en.htm.

II — Teisinis pagrindas

4. Koks yra ryšys tarp EB sutarties nuostatų, susijusių su laisve teikti paslaugas, ir nuostatų, skirtų transporto sektoriui, nustato EB 51 straipsnio 1 dalis (buvęs EB sutarties 61 straipsnis):

„Laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos."

5. Transportui skirtoje antraštinėje dalyje esantis EB 80 straipsnis (buvęs EB sutarties 84 straipsnis) nurodo:

„1. Šios antraštinės dalies nuostatos taikomos geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui.

2. Taryba kvalifikuota balsų dauguma gali nuspręsti, ar reikia priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas ir kokiu mastu bei kokia tvarka tai daryti. <...>"

6. EB 84 straipsnio 2 dalies pagrindu 1992 m. gruodžio 7 d. Taryba priėmė Reglamentą Nr. 3577/92, taikantį laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) [6] (toliau – reglamentas). Reglamento konstatuojamosiose dalyse, be kita ko, nustatyta:

„3) kadangi apribojimus teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse panaikinti yra būtina, kad būtų sukurta vidaus rinka; kadangi vidaus rinką sudarys teritorija, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

4) kadangi todėl jūrų transportui valstybėse narėse turi būti taikoma laisvė teikti paslaugas;

5) kadangi šia laisve turi naudotis Bendrijos laivų savininkai, vykdantys veiklą valstybėse narėse įregistruotais ir su jų vėliava plaukiojančiais laivais, nepaisant to, ar valstybė narė turi kranto liniją;

6 — OL L 364, p. 7.

6) <...>

7) kadangi, siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo, Bendrijos laivų savininkai, galintys laisvai teikti kabotažo paslaugas, turi įgyvendinti visas kabotažo vykdymo sąlygas valstybėje narėje, kurioje yra įregistruoti jų laivai; kadangi Bendrijos laivų savininkams, vykdantiems veiklą valstybėje narėje įregistruotais laivais, kurie negali vykdyti kabotažo toje valstybėje narėje, nepaisant to, turi būti sudaryta galimybė pereinamuoju laikotarpiu naudotis šiuo reglamentu;

8) kadangi ši teisė turėtų būti įgyvendinama palaipsniui ir nebūtinai nustatoma vienodu būdu visoms susijusioms paslaugoms, atsižvelgiant į tam tikrų konkrečių paslaugų pobūdį ir pastangas, kurias turės skirti tam tikros skirtingo ekonominio išsivystymo lygio Bendrijos valstybės."

7. Reglamento 1 straipsnio 1 dalis įtvirtina šį principą:

„Nuo 1993 m. sausio 1 d. laisvė teikti jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje (jūrų kabotažą) suteikiama Bendrijos laivų savininkams, kurių laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava, jei šie laivai atitinka visas kabotažo vykdymo šioje valstybėje narėje sąlygas <...>"

8. Reglamento 2 straipsnis įtvirtina, be kita ko, šias sąvokas:

„Šiame reglamente:

1. „Jūrų transporto paslaugos valstybėje narėje (jūrų kabotažas)" – tai paprastai už užmokestį teikiamos paslaugos, kurias visų pirma sudaro: <...>

c) salų kabotažas: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp: <...>

— vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų. <...>"

9. Galiausiai pagal šio reglamento 3 straipsnį:

„2. Visais klausimais, susijusiais su laivų, kuriais vykdomas salų kabotažas, įgula, atsakomybę prisiima valstybė, kurioje laivu atliekama jūrų transporto paslauga (priimančioji valstybė).

3. Tačiau nuo 1999 m. sausio 1 d. visais klausimais, susijusiais su krovininių laivų, kurių tonažas yra didesnis kaip 650 bruto tonų ir kuriais vykdomas salų kabotažas, įgula, atsakomybę prisiima valstybė, kurioje laivas įregistruotas (laivo vėliavos valstybė), jei į atitinkamą kelionę vykstama po kelionės į kitą valstybę ar iš kitos valstybės arba prieš ją.

4. Komisija atlieka išsamią salų kabotažo liberalizavimo ekonominio ir socialinio poveikio analizę ir vėliausiai iki 1997 m. sausio 1 d. pateikia Tarybai ataskaitą. <...>" (Pataisytas vertimas)

III — Bylos aplinkybės, pagrindinė byla, pateikti klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

10. 2001 m. gruodžio 7 d. *Agip Petroli* turėjo vežti žaliavinę naftą iš Magnisi vietovės (Sicilija) į Gela vietovę (taip pat esančią Sicilijoje) ir tam tikslui frachtavo su Graikijos vėliava plaukiojantį didesnį kaip 650 bruto tonų tonažo tanklaivį *Teodoros IV*. Pristatęs Gela vietovėje žaliavinės naftos krovinį, *Theodoros IV* kelionę be krovinio turėjo toliau tęsti tiesiai į užsienio uostą.

11. 2001 m. gruodžio 6 d. *Capitaneria di porto di Siracusa* atsisakė *Agip Petroli* suteikti leidimą plaukti iš Magnisi į Gela, motyvuodamas tuo, kad *Theodoros IV* neįvykdė Italijos laivybos kodekso (*Codice della navigazione*) 318 straipsnio reikalavimų. Pagal šią nuostatą laivų, kuriais vykdomas salų kabotažas, įgulą turi sudaryti išimtinai

tik Europos Sąjungos valstybių narių pilietybę turintys jūreiviai. Tačiau *Theodoros IV* įguloje buvo keletas Filipinų pilietybę turinčių jūreivių, ir tai yra leidžiama pagal Graikijos teisės aktus.

12. *Capitaneria di porto di Siracusa* manymu, nėra taikytina laivo vėliavos valstybės, t. y. Graikijos Respublikos, teisė. Jos nuomone, nors reglamento 3 straipsnio 3 dalis ir numato laivo vėliavos valstybės teisės taikymą sprendžiant įgulos klausimus, jei į kelionę, vykdant salų kabotažą, vykstama prieš kelionę į kitą valstybę, pagal Italijos Transporto ir laivininkystės ministerijos cirkuliarą reglamento 3 straipsnio 3 dalis taikytina tik tuo atveju, kai kelionė, į kurią vykstama po kabotažo ar prieš jį, „funkciniu ir prekybiniu požiūriu yra savarankiška". Taip būtų tik tuo atveju, kai laivas vyksta į kelionę su kroviniu ir kai šios kelionės tikslas yra užsienio uostas.

13. *Agip Petroli* laikėsi nuomonės, kad *Capitaneria di porto di Siracusa* sprendimas atsisakyti išduoti leidimą, be kita ko, prieštarauja reglamentui, ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui apskundė tiek šį sprendimą, tiek ministerijos cirkuliarą.

14. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad reglamente nėra apibrėžta „kelionės" sąvoka ir kad abu aiškinimo būdai yra įmanomi. Šio teismo nuomone, siauresnį aiškinimą patvirtina reikalavimas išvengti reglamento 3 straipsnio 2 dalies nuostatų netaikymo, vykdant apsimestinius vienas po kito einančius kabotažo reisus. Kita vertus, šių nuostatų formuluotėse negalima rasti jokio pagrindo apie tai, kad jos taikomos tik kelionėms su kroviniu. Be to, siauresnis aiškinimas lemtų ir tai, kad reglamento 3 straipsnio 3 dalis būtų netaikytina su nafta susijusiam salų kabotažui Italijoje, nes iškrovus žaliavinę naftą Sicilijoje arba Sardinijoje esančiuose uostuose, į laivus šiuose uostuose dėl techninių priežasčių negali būti perpumpuota rafinuota nafta, siekiant ją gabenti į užsienį.

15. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas manė esant būtina sužinoti Teisingumo Teismo nuomonę. Todėl 2004 m. liepos 20 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2004 m. spalio 29 d., šis teismas sustabdė bylos nagrinėjimą ir Teisingumo Teismui pateikė šį klausimą:

„Ar Reglamento (EEB) Nr. 3577/92 3 straipsnio 3 dalyje numatyta „kelionės, į kurią vykstama po kelionės <...> arba prieš ją" sąvoka taikoma tik kelionei, kuri „funkciniu ir prekybiniu požiūriu yra savarankiška, tai reiškia, kad laivas gabena krovinį, kurio paskirties (išsiuntimo) uostas yra užsienyje", kaip tai nurodyta pagrindinėje byloje ginčijamuose teisės aktuose, ar ši sąvoka taip pat apima galimą kelionę be krovinio (t. y. „kelionę su balastu")?"

16. Šioje Teisingumo Teismo nagrinėjamoje byloje pastabas žodžiu ir raštu pateikė *Agip Petroli*, Italijos ir Graikijos vyriausybės, Norvegijos vyriausybė bei Komisija. Prancūzijos vyriausybė pareiškė nuomonę tik Teisingumo Teismo posėdyje.

IV — Teisinis vertinimas

17. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar reglamento 3 straipsnio 3 dalyje numatyta kelionės „iš kitos valstybės" arba „į kitą valstybę" (toliau – tarptautinė kelionė) sąvoka reiškia, kad laivas turi gabenti krovinį arba kad atsižvelgiant į aplinkybes reikia kitaip pagrįsti ekonominiu požiūriu savarankišką kelionės pobūdį.

18. Atsižvelgiant į nuostatos tekstą, reglamento struktūrą ir juo siekiamus tikslus, į šiuos klausimus reikia atsakyti neigiamai.

19. Reglamentas neįtvirtina *jokio* kelionės sąvokos *apibrėžimo*. Jo 2 straipsnyje nustatyta tik kabotažo sąvoka, kuri aiškiai apima „keleivių arba prekių vežimą". Todėl kabotažo sąvoka taikoma ir kelionei. Tačiau kabotažo sąvoka neatskleidžia, ar kelionės sąvoka pati savaime jau apima tokį vežimą arba ar kabotažas yra kelionė, kurios metu vykdomi tokie vežimai. Taigi iš kabotažo sąvokos nieko negalima spręsti apie kelionės sąvoką.

20. Reglamento 3 straipsnio 3 dalies *tekstas* apsiriboja reikalavimu, kad į tarptautinę kelionę būtų vykstama prieš kelionę kabotažu arba po jo. Ši nuostata nedetalizuoja kelionės sąvokos. Todėl tekstas nenumato jokių papildomų reikalavimų, pavyzdžiui, krovinio gabenimo ar „funkcinio ir prekybinio savarankiškumo", ir ši nuostata pirmiausia taikoma bet kokiai tarptautinei kelionei.

21. Pagal reglamento *struktūrą* iš principo yra taikoma laivo vėliavos valstybės teisė, o priimančiosios valstybės teisės taikymas yra išimtis.

22. Reglamento preambulės septinta konstatuojamoji dalis nustato, kad Bendrijos laivų savininkai turėtų įgyvendinti tik tas kabotažo vykdymo sąlygas, kurios galioja laivo vėliavos valstybėje. Taip turi būti išvengta konkurencijos iškraipymų. Reglamento 1 straipsnis įtvirtina šį reikalavimą, nustatydamas, kad iš esmės turi būti taikomi laivo vėliavos valstybės teisės reikalavimai.

23. Pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalį salų kabotažas yra šio principo išimtis. Atsižvelgiant į šią nuostatą, klausimams, susijusiems su laivų, kuriais vykdomas salų kabotažas, įgula, taikoma priimančiosios valstybės teisė.

24. Remiantis reglamento 3 straipsnio 3 dalimi, didesniems kaip 650 bruto tonų tonažo laivams vėlgi taikoma laivo vėliavos valstybės teisė, jei kabotažas vykdomas po tarptautinės kelionės arba prieš ją. Todėl, priešingai nei mano Italijos vyriausybė, 3 straipsnio 2 dalyje yra nustatyta išimtis, o šio straipsnio 3 dalyje – taisyklė, nes reglamentas nenumato dviejų priešingų principų [7], vieno, skirto kontinentiniam kabotažui, o kito – salų kabotažui, kaip, atrodo, reglamento 3 straipsnio atveju mano Italijos vyriausybė. Atvirkščiai, reglamentas numato tik vieną principą, įtvirtintą jo 1 straipsnyje [8].

25. Taigi siauras reglamento 3 straipsnio 3 dalies aiškinimas, nustatant papildomus reikalavimus kelionės sąvokai, lemtų dažnesnį išimties (priimančiosios valstybės teisės taikymas) ir siauresnį principo (laivo vėliavos valstybės teisės taikymas) taikymą. Tai prieštarautų aiškinimo principui, pagal kurį teisės aktuose išdėstyti principai turi būti aiškinami plačiai, o jų taikymo išimtys – siaurai [9].

26. Todėl reglamento *struktūra* patvirtina, jog reglamento 3 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama plačiai, o tarptautinės kelionės sąvokoje neturi būti įžvelgiami jokie papildomi vertinamieji požymiai.

27. *Reglamentu siekiami tikslai* panašiai reikalauja plačiai aiškinti jo 3 straipsnio 3 dalį ir siaurai aiškinti 3 straipsnio 2 dalyje nustatytos išimties taikymo sritį.

28. Reglamentas turi atverti Bendrijos jūrų transporto rinką ir todėl laisvės teikti paslaugas principas jūrų transportui taikytinas palaipsniui. Trečia ir ketvirta preambulės konstatuojamosios dalys nustato, kad, norint sukurti vidaus rinką, jūrų transportui valstybėse narėse turi būti taikoma laisvė teikti paslaugas ir panaikinti egzistuojantys apribojimai.

7 — Taip pat žr. reglamento preambulės 8 konstatuojamąją dalį ir 3 straipsnio 4 dalį bei šios išvados 40 ir paskesnius punktus.

8 — Taip pat žr. šios išvados 27 ir paskesnius punktus.

9 — Žr. 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimą *Kapper* (C-476/01, Rink. p. I-5205, 71 ir 72 punktai).

29. Todėl reglamento nuostatas reikia aiškinti atsižvelgiant į EB 49 ir 50 straipsnius. To nedraudžia EB 51 straipsnio 1 dalis. Iš tiesų, vykdant keliones kabotažu, kalbama apie transporto paslaugas, kurioms, remiantis EB 51 straipsnio 1 dalimi, netaikomos nuostatos, susijusios su laisve teikti transporto paslaugas, ir kurias reglamentuoja transportui skirtos EB 70 ir paskesnių straipsnių specialiosios nuostatos.

30. Tačiau EB 51 straipsnio 1 dalyje nustatyta išimtis nereiškia nukrypimo nuo tikslų vidaus rinkoje taikyti laisvę teikti paslaugas. Atvirkščiai, šie tikslai turi būti pasiekti atsižvelgiant į EB 70 ir paskesniuose straipsniuose nustatytą bendrą politiką. Todėl antrinė teisė specialių taisyklių, skirtų transportui, kontekste turi būti aiškinama remiantis EB 49 ir 50 straipsniuose nustatytais principais, ypač kai antrine teise, kaip ir šioje byloje taikomu reglamentu, siekiama įgyvendinti laisvę teikti paslaugas [10].

31. Laisvė teikti paslaugas reikalauja, kad kuo plačiau būtų taikomas principas, pagal kurį jūrų kabotažą reglamentuoja laivo vėliavos valstybės teisė, kaip reglamento 3 straipsnio 3 dalis nuo 1999 m. numatė dideliais krovininiais laivais tarptautinėse kelionėse vykdomam salų kabotažui.

32. Kaip teisingai nurodo Graikijos vyriausybė, kabotažu vykdomos kelionės paprastai yra tik tarptautinės kelionės segmentai. Tačiau esant prieštaravimų tarp nacionalinės teisės aktų reikalavimų, daugelio kelionių kabotažu techniškai nebūtų įmanoma vykdyti. Tą galima paaiškinti, pateikiant vieną pavyzdį.

33. Pagal reglamento 3 straipsnio 3 dalį turi būti leidžiama, pavyzdžiui, Nyderlandų laivui, vykstančiam iš Portugalijos į Kiprą, tikslingai panaudojančiam turimus gabenimo pajėgumus, iš karto vykdyti keliones kabotažu iš Maljorkos į Menorką (Ispanija), iš Sardinijos į Siciliją (Italija) ir iš Kretos į Rodo salą (Graikija). Jeigu kabotažo reisams būtų taikomi atitinkamai priimančiosios valstybės (Ispanijos, Italijos ar Graikijos) teisės aktai ir jei šie aktai būtų nesuderinami ir (arba) prieštarautų Nyderlandų teisės aktų reikalavimams, bent jau dalis kelionių kabotažu būtų praktiškai neįmanomos [11].

10 — Žr. 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimą *Parlamentas prieš Tarybą* (13/83, Rink. p. 1513, 62 punktas); 1989 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *Corsica Ferries France* (C-49/89, Rink. p. 4441, 10–12 punktai); 2001 m. sausio 18 d. Sprendimą *Italija prieš Komisiją* (C-361/98, Rink. p. I-385, 31–33 punktai) ir 1998 m. birželio 18 d. Sprendimą *Corsica Ferries France* (C-266/96, Rink. p. I-3949, 55 ir paskesni punktai).

11 — Teoriškai taip pat būtų galima kiekvieną kartą pritaikyti laivo įgulos sudėtį; tačiau ekonominiu požiūriu dažniausiai tai nėra naudinga.

34. Tai ne tik neleistų tikslingai panaudoti turimų gabenimo pajėgumų, bet ir pakenktų laisvei teikti paslaugas. Priešingu atveju, visur galiojant laivo vėliavos valstybės teisei, užtikrinama laisvė teikti paslaugas.

35. Tas pats gali būti taikoma ir tokioms situacijoms, kurios apima kabotažu vykdomas keliones be krovinio. Tą galima taip pat paaiškinti, pateikiant pavyzdį.

36. Prancūzijos laivas turi gabenti krovinį iš Marselio į Korsiką (abi vietovės Prancūzijoje). Laivo savininkas turi dar galimybę gabenti krovinį iš Maltos į Kiprą. Tačiau maršrutui Korsika – Malta nėra jokio tinkamo krovinio. Vis dėlto galima būtų vykdyti kelionę kabotažu iš Sardinijos į Siciliją (abi vietovės Italijoje). Trumpus tarptautinės kelionės atstumus tarp Korsikos ir Sardinijos bei tarp Sicilijos ir Maltos laivas plauktų be krovinio.

37. Reglamento prasme toks gabenimo pajėgumų panaudojimas atitiktų laisvės teikti paslaugas tikslus. Tačiau jeigu visada laivams būtų privaloma vykdyti tarptautines keliones su kroviniu, kelionė kabotažu nebūtų įmanoma tuo atveju, jeigu laivo įgulai taikomos Prancūzijos teisės normos prieštarautų atitinkamiems Italijos teisės aktams. Taigi būtų daromas neigiamas poveikis laisvei teikti paslaugas.

38. Jeigu alternatyviai reikėtų įrodyti tarptautinės kelionės savarankišką pobūdį „funkciniu ir prekybiniu požiūriu“, toks įrodymas pateiktame pavyzdyje taip pat galėtų būti iš Maltos į Kiprą atliekamo vežimo sutartis. Tačiau jeigu laivo savininkas dar nėra sudaręs vežimo sutarties, o tik numato galimybę ją sudaryti, to nebūtų galima įrodyti. Šiuo atveju vėlgi būtų daromas neigiamas poveikis laisvei teikti paslaugas.

39. Todėl reikia konstatuoti, kad reglamentu siekiamus liberalizavimo tikslus atitiks tik tiksliai pagal formuluotę aiškinama, bet kokią kelionę apimanti reglamento 3 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta tarptautinės kelionės sąvoka.

40. Reglamento 3 straipsnio 2 dalyje numatytos *išimties tikslai* taip pat verčia daryti tokią pačią išvadą.

41. Salų kabotažo liberalizavimo ekonominio ir socialinio poveikio analizės [12] atveju reglamento 3 straipsnio 2 dalis, nustatanti priimančiosios valstybės teisės taikytinumą, buvo skirta visiškai užtikrinti priimančiųjų valstybių laivų savininkų privilegijuotą padėtį iki 1999 metų.

12 — Žr. reglamento 3 straipsnio 4 dalį.

42. Tačiau nuo 1999 m. reglamento 3 straipsnio 3 dalis numato, kad tarptautinės kelionės metu didesniais kaip 650 bruto tonų tonažo krovininiais laivais vykdomo salų kabotažo atveju su laivo įgula susijusiems klausimams turi būti taikoma laivo vėliavos valstybės teisė.

43. Tai yra palaipsniui vykdomo kabotažo rinkos liberalizavimo dalis norint įgyvendinti reglamentu siekiamus vidaus rinkos tikslus. Turėdama tai omenyje, Komisija jau 1997 m. nurodė nematanti jokių įtikinamų priežasčių tam, kad ir toliau galiotų išimtis iš laivo vėliavos valstybės teisės taikymo principo; atvirkščiai, pagal tarptautinės prekybos poreikius reikia kuo plačiau taikyti pagrindinį principą [13].

44. Dar ir dėl to išimtimi siekiami tikslai neturi būti svarbesni už reglamentu siekiamą pagrindinį tikslą įgyvendinti laisvę teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse.

45. Žinoma, tai negali reikšti, kaip siūlo *Agip Petroli*, kad reglamentas būtų paneigiamas pirmenybę teikiant neatidėliotinam laisvės teikti paslaugas nustatymui. Tą jau draudžia EB 51 straipsnio 1 dalis, transporto sektorių išskirianti kaip išimtį [14].

46. Vis dėlto, atsižvelgiant į reglamentu siekiamus pagrindinius tikslus, išimtis neturi būti aiškinama plačiai. Todėl reglamento 3 straipsnio 2 dalies ir 3 straipsnio 3 dalies derinį reikia suprasti taip, kad šio 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtis turi būti taikoma taip, kad darytų kuo mažesnį neigiamą poveikį reglamento pagrindiniams tikslams.

47. Tai reiškia, kad 3 straipsnio 2 dalis tebetaikoma vidaus situacijoms, bet kai į bet kurią tarptautinę kelionę vykstama prieš kelionę kabotažu arba po jos, kabotažui taikoma 3 straipsnio 3 dalis, jeigu įvykdytos kitos joje nurodytos sąlygos.

48. Savaime suprantama, kad reikia atsižvelgti į likusią 3 straipsnio 2 dalies taikymo sritį.

13 — Žr. Komisijos ataskaitą Tarybai dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), įgyvendinimo (1995–1996) bei ekonominio ir socialinio salų kabotažo liberalizavimo poveikio, KOM(1997) 296 galutinis.

14 — Žr. šios išvados 29 ir 30 punktus.

49. Visų pirma valstybės narės turi teisę imtis priemonių, siekdamos užkirsti kelią *piktnaudžiavimui, kai 3 straipsnio 3 dalimi remiamasi siekiant apeiti* šio straipsnio 2 dalies taikymo sritį.

50. Todėl iš esmės yra nepriimtina, kad, pavyzdžiui, su Graikijos vėliava plaukiojantis laivas reguliariai plaukioja tarp Maltos, Magnisi ir Gela, o krovinius gabena tik tarp Magnisi ir Gela. Tokiu atveju ekonominė veikla faktiškai būtų vykdoma tik Italijos teritorijoje, apeinant Italijos teisę.

51. Negalima piktnaudžiauti Bendrijos teisės nuostatomis, o valstybės narės turi teisę imtis priemonių užkirsti kelią piktnaudžiavimui, kai prisidengiant EB sutartimi nustatytomis teisėmis bandoma apeiti nacionalinės teisės aktus. Todėl nacionaliniai teismai, remdamiesi objektyviais kriterijais, konkrečioje byloje gali atsižvelgti į piktnaudžiaujamą elgesį, kad uždraustų pasinaudoti Bendrijos teisės nuostatomis [15].

52. Teismai, vertindami tokius veiksmus, vis dėlto turi atsižvelgti į šiomis nuostatomis siekiamus tikslus [16]. Be to, priemonės, kuriomis specialiai nėra siekiama išvengti bandymų apeiti nacionalinės teisės aktus, tačiau kurios yra pagrįstos bendra piktnaudžiavimo prezumpcija, paprastai viršija tai, kas yra būtina ir pagal Bendrijos teisę yra leidžiama piktnaudžiavimui išvengti [17].

53. Šiuo atžvilgiu, siekiant apsisaugoti nuo reglamento 3 straipsnio 2 dalies netaikymo ją apeinant, negali būti reikalaujama nei gabenti krovinį, vykstant į tarptautinę kelionę, nei apskritai įrodyti „funkciniu ir prekybiniu požiūriu savarankišką“ tarptautinę kelionę.

54. Kaip jau minėta [18], reikalavimas vykstant į tarptautinę kelionę gabenti krovinį labai apribotų kabotažo galimybes. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas paaiškina, kad tokiu būdu daugeliu atvejų būtų neįmanoma vykdyti salų kabotažo, pavyzdžiui, gabenant naftą į Italijos salas. Taip pat ir Norvegijos vyriausybė pagrįstai atkreipė dėmesį į tai, kad specialiosios paskirties laivai, kaip antai naftos tanklaiviai, galintys gabenti tik vienos rūšies krovinius, dažnai iškrovimo uoste neranda tinkamų prekių, skirtų tolimesniam gabenimui, ir dėl to iš principo taip pat būtų neįmanoma vykdyti kabotažo.

15 — Žr., pvz., 1999 m. kovo 9 d. Sprendimą *Centros* (C-212/97, Rink. p. I-1459, 24 ir 25 punktai).

16 — Žr. sprendimą *Centros* (nurodytas 15 išnašoje, 25 punktas).

17 — Žr. 2004 m. kovo 11 d. Sprendimą *De Lasteyrie du Saillant* (C-9/02, Rink. p. I-2409, 50–52 punktai) ir 2005 m. rugsėjo 15 d. Sprendimą *Komisija prieš Daniją* (C-464/02, Rink. p. I-7929, 67 ir 68 punktai).

18 — Žr. šios išvados 31–37 punktus.

55. Reikalavimas gabenti krovinį, vykstant į tarptautinę kelionę, viršija tai, kas yra būtina ir pagal Bendrijos teisę leidžiama piktnaudžiavimui išvengti. Apsauga nuo nuostatų netaikymo jas apeinant negali pateisinti tokio plataus laisvės teikti kabotažo paslaugas suvaržymo.

56. Graikijos vyriausybės ir Komisijos nuomone, siekiant išvengti piktnaudžiavimo, Bendrijos laivų savininkai bet kuriuo atveju turi pateikti įrodymų apie funkcinį ir prekybinį pobūdį kitais būdais, jeigu jie nori vykdyti tarptautinę kelionę be krovinio prieš ar po kelionės salų kabotažu. Tai reiškia, kad turi būti įrodyta, jog tarptautinė kelionė be krovinio yra nesvarbi, papildoma ir ekonomiškai pagrįsta. Toks konstatavimas paprastai reiškia, kad visi planuojami reisai yra žinomi iš anksto.

57. Tokie reikalavimai gali apriboti Bendrijos laivų savininkų ekonominę judėjimo laisvę ir suvaržyti laisvę teikti paslaugas[19]. Be to, kaip pagrįstai pažymi Norvegijos vyriausybė, išsamūs duomenys apie kitus planuojamus reisus ir sutartis yra prekybos duomenys, kurių konfidencialumas paprastai yra labai svarbus. Iš principo šie duomenys neturi būti atskleidžiami.

19 — Žr. šios išvados 38 punktą.

58. Be to, kaip taip pat pagrįstai nurodo Norvegijos vyriausybė, kiltų problema dėl pasekmių, tiriant nurodytų vėlesnio vežimo sutarčių ekonominį pagrįstumą. Šiuo atveju įvertinimo skirtumai ir klausimas, kokie kriterijai yra tinkami, šiame kontekste gali sukelti nemažų abejonių, kurios taip pat gali labai pakenkti laisvei teikti paslaugas.

59. Vadinasi, taip pat ir reikalavimas apskritai įrodyti „funkciniu ir prekybiniu požiūriu savarankišką“ tarptautinę kelionę viršija tai, kas pagal Bendrijos teisę yra leidžiama piktnaudžiavimui išvengti.

60. Apsauga nuo nuostatų netaikymo jas apeinant, atvirkščiai, tik išimtiniais atvejais gali pateisinti reikalavimą pateikti įrodymų apie komercinius sandorius, sudarytus prieš salų kabotažą arba po jo. Kad galėtų to reikalauti, valstybės narės turi turėti bent jau pakankamą pagrindą įtarti mėginimą konkrečiais atvejais apeiti reglamento 3 straipsnio 2 dalies nuostatas.

61. Be to, su šiais įrodymais susiję reikalavimai negali būti tokie, kad laisvė teikti paslaugas būtų suvaržyta labiau nei tai būtina piktnaudžiavimui išvengti. Šiuo atžvilgiu kaip įrodymo turi pakakti to, kad iš gautos informacijos galima daryti tikėtiną išvadą apie kelionės kabotažu egzistavimą reglamento 3 straipsnio 3 dalies prasme.

V — Išvada

62. Atsižvelgdama į prieš tai nurodytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į *Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia* pateiktą klausimą atsakyti taip:

„1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 3 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta sąvoka „kelionė, į kurią vykstama po kelionės kabotažu arba prieš ją“ iš principo apima bet kurią kelionę iš kitos valstybės ar į kitą valstybę, neatsižvelgiant į krovinio buvimą laive ir (arba) į „funkciniu ir prekybiniu požiūriu savarankišką“ kelionę. Apsauga nuo Reglamento Nr. 3577/92 3 straipsnio 2 dalies netaikymo ją apeinant turi būti užtikrinta taip, kad laisvės teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse principas nebūtų apribotas labiau nei tai būtina.“