TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2004. gada 14. oktobrī *

Lieta C-299/02

par prasību sakarā ar valsts pienākumu neizpildi atbilstoši EKL 226. pantam,

ko 2002. gada 23. augustā cēla

Eiropas Kopienu Komisija, ko pārstāv K. H. I. Simonsons [*K. H. I. Simonsson*] un H. M. H. Speijarts [*H. M. H. Speyart*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

Nīderlandes Karalisti, ko pārstāv H. H. Sevenstere [*H. G. Sevenster*] un S. Terstala [*S. Terstal*], pārstāves,

atbildētāja.

* Tiesvedības valoda — holandiešu.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs P. Janns [*P. Jann*] (referents), tiesneši A. Ross [*A. Rosas*] un R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*],

ģenerāladvokāts F. Ležē [*P. Léger*],
sekretārs R. Grass [*R. Grass*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus tiesas sēdē 2004. gada 27. maijā,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Prasības pieteikumā Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka, pieņemot un saglabājot savos tiesību aktos *Wetboek van Koophandel* (Tirdzniecības kodeksa) 311. pantu un *Burgerlijk Wetboek* (Civilkodeksa) 8:169. pantu, atbilstoši kuriem ir paredzēti nosacījumi attiecībā uz

— akcionāru un valdes locekļu pilsonību sabiedrībām, kam pieder jūras kuģis, kuru tās vēlas reģistrēt Nīderlandē, kā arī

— Nīderlandē reģistrētu jūras kuģu kuģniecības sabiedrību vadītāju pilsonību un dzīvesvietu un to fizisko personu pilsonību, kas atbildīgas par tā uzņēmuma vadību ikdienā, no kura Nīderlandē veic jūras navigācijas darbību, kas nepieciešama kuģa reģistrācijai Nīderlandes reģistros,

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 43. un 48. pants.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskais tiesiskais regulējums

2 91. panta 1. punkts Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijā, kurai Kopiena ir pievienojusies ar Padomes 1998. gada 23. marta Lēmumu 98/392/EK (OV L 179, 1. lpp., turpmāk tekstā — "Montegobejas Konvencija"), paredz, ka "katra valsts izvirza nosacījumus, ar kādiem tā piešķir savu valstisko piederību kuģiem, reģistrē kuģus savā teritorijā un piešķir tiesības kuģot zem sava karoga. [..] Starp valsti un kuģi ir jāpastāv reālai saiknei."

3 Montegobejas Konvencijas 94. panta 1. punktā ir paredzēts, ka "katra valsts efektīvi realizē administratīvos, tehniskos un sociālos jautājumos savu jurisdikciju un kontroli pār kuģiem, kuri kuģo zem tās karoga", un turpmākajos punktos ir uzskaitīta virkne pasākumu, kas šajā nolūkā ir jāveic karoga valstij.

Valsts tiesiskais regulējums

4 *Wetboek van Koophandel* 311. panta 1. un 3. punkts ir šāds:

"1. Kuģim ir Nīderlandes valstiskā piederība, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) vismaz divas trešdaļas kuģa pieder vienai vai vairākām fiziskām personām vai sabiedrībām, kam ir Eiropas Kopienu dalībvalsts pilsonība [turpmāk tekstā — "Kopienas pilsonība"] vai tādas citas valsts pilsonība, kura ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzēja puse [turpmāk tekstā — "EEZ pilsonība"];

b) persona vai personas, kas norādītas a) apakšpunktā, veic jūras navigācijas darbību Nīderlandē ar tāda uzņēmuma starpniecību, kas dibināts šajā valstī vai kam tajā ir filiāle [..] un kas nodrošina kuģa pārvaldību galvenokārt no Nīderlandes;

c) [iepriekš] b) apakšpunktā norādītās filiāles vadību ikdienā nodrošina viena vai vairākas fiziskas personas, kam ir Kopienas vai EEZ pilsonība;

d) fiziskajai personai vai fiziskajām personām, kas minētas c) apakšpunktā, ir pārstāvības tiesības visos jautājumos, kuri saistīti ar kuģa vadību un kuri attiecas uz kuģi, tā kapteini un pārējiem komandas locekļiem.

[..]

3. Šajā pantā juridiska persona ar Kopienas vai EEZ pilsonību ir juridiska persona, kas izveidota saskaņā ar kādas Eiropas Kopienas dalībvalsts tiesību aktiem vai citas valsts tiesību aktiem, kura ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzēja puse [..], un kam juridiskā adrese, galvenā vadība vai galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādas Eiropas Kopienu dalībvalsts teritorijā vai tādas citas valsts teritorijā, kura ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzēja puse, ar nosacījumu, ka

a) akcijas, kas atbilst vismaz divām trešdaļām parakstītā kapitāla, ir izdotas uz tādu fizisku personu vārda, kam ir Kopienas vai EEZ pilsonība, vai uz sabiedrību vārda šī punkta *ab initio* nozīmē un ka lielākajai daļai valdes locekļu ir Kopienas vai EEZ pilsonība, vai ka

b) visiem valdes locekļiem ir Kopienas vai EEZ pilsonība."

5 Saskaņā ar *Burgerlijk Wetboek* 8:160. pantu kuģniecības sabiedrības ir īpaša kuģa kopīpašuma forma, kas ļauj fiziskām personām būt par kuģa kopīpašniekiem bez juridiskas personas starpniecības.

6 *Burgerlijk Wetboek* 8:163. pants paredz, ka "jebkura kuģniecības sabiedrība var pieņemt darbā grāmatvedi [vadītāju]".

7 *Burgerlijk Wetboek* 8:169. panta 1. punkts paredz, ka "grāmatvedis [vadītājs] zaudē amatu, ja [..] viņam vairs nav Kopienas vai EEZ pilsonības vai ja viņš pārceļas uz dzīvesvietu ārpus Eiropas Kopienu dalībvalstu teritorijām [turpmāk tekstā — "dzīvesvieta Kopienā"] vai citas valsts, kura ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzēja puse [turpmāk tekstā — "dzīvesvieta EEZ"]".

Pirmstiesas procedūra

8 Pēc brīdinājuma Nīderlandes Karalistei un lūguma iesniegt apsvērumus Komisija 2000. gada 27. janvārī nosūtīja tai argumentētu atzinumu, kurā norādīja, ka dažos aspektos valsts tiesību akti, kas reglamentē jūras kuģu reģistrāciju un pārvaldību, ir nesaderīgi ar EKL 43. pantu kopā ar EKL 48. pantu. Tādēļ Komisija aicināja minēto dalībvalsti izpildīt pienākumus, kas izriet no EKL, divu mēnešu laikā no šī argumentētā atzinuma paziņošanas. Tā kā Komisija nebija apmierināta ar atbildi, ko Nīderlandes iestādes sniedza 2000. gada 8. maija vēstulē, tā nolēma celt šo prasību.

Par prasību

9 Pamatojot savu prasību, Komisija pēc būtības norāda trīs iebildumus attiecībā uz nosacījumiem, ko Nīderlandes Karaliste izvirzījusi tiesībām reģistrēt kuģi šajā valstī (turpmāk tekstā — "apstrīdētā kuģu reģistrācijas sistēma"). Šie iebildumi ir balstīti uz šādu nosacījumu nesaderību ar EKL 43. pantu:

— daļai akcionāru Kopienas sabiedrībā, kurai pieder kuģis, ir jābūt Kopienas vai EEZ pilsoņiem;

— valdes locekļiem Kopienas sabiedrībā, kurai pieder kuģis, ir jābūt Kopienas vai EEZ pilsoņiem, un/vai

— fiziskajām personām, kuras atbildīgas par tāda Nīderlandes uzņēmuma vadību ikdienā (turpmāk tekstā — "pārstāvji uz vietas"), kas ir Kopienas kuģa īpašnieks, ir jābūt Kopienas vai EEZ pilsoņiem.

10 Turklāt Komisija norāda divus iebildumus attiecībā uz nosacījumiem, ko Nīderlandes Karaliste kuģu pārvaldībai izvirzījusi kuģniecības sabiedrībām (turpmāk tekstā — "apstrīdētā kuģu pārvaldības sistēma"). Šie iebildumi ir balstīti uz šādu nosacījumu nesaderību ar EKL 43. pantu:

— kuģniecības sabiedrības vadītājam ir jābūt Kopienas vai EEZ pilsonim, un

— kuģniecības sabiedrības vadītājam ir jābūt ar dzīvesvietu Kopienā vai EEZ.

Par pirmajiem trim iebildumiem

Lietas dalībnieku argumenti

11 No Komisijas viedokļa, apstrīdētā kuģu reģistrācijas sistēma ir uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums.

12 Turklāt Komisija apgalvo, ka tad, ja šo sistēmu pamato vispārības intereses saistībā ar efektīvas kontroles īstenošanu, tad tā atzīstama par nesamērīgu ar izvirzīto mērķi.

13 Nīderlandes valdība norāda, ka apstrīdētā kuģu reģistrācijas sistēma neierobežo uzņēmējdarbības brīvību.

14 Turklāt minētā valdība apgalvo, ka, pat pieņemot, ka šī sistēma ir uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums, to pamato vispārības intereses saistībā ar nepieciešamību īstenot efektīvu kontroli un jurisdikciju pār kuģiem, kas kuģo zem Nīderlandes karoga.

Tiesas vērtējums

15 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru EKL 43. pants aizliedz jebkādus valsts pasākumus, kuri, pat ja tie būtu piemērojami bez diskriminācijas pēc pilsonības, var traucēt Kopienas pilsoņiem īstenot Līgumā garantēto uzņēmējdarbības brīvību vai arī padara to mazāk pievilcīgu (šajā sakarā skat. 1993. gada 31. marta spriedumu lietā C-19/92 *Kraus*, *Recueil*, I-1663. lpp., 32. punkts).

16 No EKL 48. panta izriet, ka tiesības veikt uzņēmējdarbību tiek nodrošinātas ne tikai Kopienas pilsoņiem, bet arī sabiedrībām, kas izveidotas saskaņā ar kādas dalībvalsts tiesību aktiem un kam juridiskā adrese, galvenā vadība vai galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Kopienā (šajā sakarā skat. 1988. gada 27. septembra spriedumu lietā 81/87 *Daily Mail and General Trust*, *Recueil*, 5483. lpp., 1999. gada 9. marta spriedumu lietā C-212/97 *Centros*, *Recueil*, I-1459. lpp., 18. punkts, un 2002. gada 5. novembra spriedumu lietā C-208/00 *Überseering*, *Recueil*, I-9919. lpp., 56. punkts).

17 Tomēr bez Kopienas saskaņošanas pasākumiem uzņēmējdarbības brīvību var ierobežot valsts regulējums, ko pamato EKL 46. panta 1. punktā minētie iemesli vai primāri vispārējo interešu iemesli (šajā sakarā skat. 1977. gada 28. aprīļa spriedumu lietā 71/76 *Thieffery*, *Recueil*, 765. lpp., 12. un 15. punkts, kā arī iepriekšminēto spriedumu lietā *Kraus*, 32. punkts).

18 Šajā sakarā dalībvalstīm ir jāizlemj, kādā apjomā tās nodrošina EKL 46. panta 1. punktā paredzēto mērķu un vispārības interešu aizsardzību un kādā veidā tas ir sasniedzams. Tomēr tās var pieņemt šos lēmumus tikai Līgumā noteiktajās robežās, jo īpaši ievērojot samērīguma principu, kas prasa, lai pieņemtie pasākumi nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu un nepārsniegtu to, kas šajā nolūkā

vajadzīgs (šajā sakarā skat. 1992. gada 20. maija spriedumu lietā C-106/91 *Ramrath*, *Recueil*, I-3351. lpp., 29. un 30. punkts, kā arī iepriekšminēto spriedumu lietā *Kraus*, 32. punkts).

19 Šajā gadījumā jāatzīst, ka apstrīdētā kuģu reģistrācijas sistēma ierobežo minēto kuģu īpašnieku uzņēmējdarbības brīvību. Tā kā sabiedrības, kam pieder kuģi un kas ir paredzējušas reģistrēt savus kuģus Nīderlandē, neizpilda apstrīdētos nosacījumus, tām nav citas iespējas veikt šo reģistrāciju, kā tikai grozot sava pamatkapitāla vai vadības institūciju sastāvu; šie grozījumi var izraisīt būtiskus satricinājumus pašā sabiedrībā, kā arī prasīt daudzu formalitāšu izpildi, kam ir arī finansiālas sekas. Tāpat kuģu īpašniekiem ir jāpielāgo sava darbā pieņemšanas politika, lai to pārstāvji uz vietas nebūtu trešo valstu pilsoņi attiecībā uz Kopienu vai EEZ.

20 Šajā sakarā Nīderlandes valdības izvirzītajam argumentam, ka — atšķirībā no nosacījuma par pilsonību, kas saistīta ar kādu dalībvalsti, — nosacījums par Kopienas vai EEZ pilsonību nevar būt "ierobežojums" EKL 43. panta nozīmē, nevar piekrist. Ja nav saskaņota noteikuma, kas piemērojams visā Kopienā, nosacījums par Kopienas vai EEZ pilsonību tāpat kā nosacījums par konkrētas valsts pilsonību var būt uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums.

21 Tādu ierobežojumu, par kādu ir strīds, nevar pamatot ar vajadzību īstenot efektīvu kontroli un jurisdikciju pār kuģiem, kas kuģo zem Nīderlandes karoga. Nīderlandes kuģu reģistrācijas sistēma nav piemērota, lai nodrošinātu tās mērķu sasniegšanu, un pārsniedz to, kas šajā nolūkā vajadzīgs. Ir grūti iedomāties, kā pamatkapitāla vai vadības institūciju struktūra sabiedrībās, kam pieder kuģis, vai kā pārstāvja uz vietas

pilsonība var ietekmēt karoga valsts efektīvas kontroles īstenošanu pār savu kuģi. Veicot tādus pasākumus kā kuģa inspekcija, datu reģistrācija par kuģi, komandas kvalifikācijas un darba apstākļu pārbaude, kā arī uzsākot un veicot avārijas vai navigācijas incidenta atklātā jūrā izmeklēšanu, šie apstākļi nav svarīgi.

22 Šajā sakarā Nīderlandes valdības argumentiem, kas izvirzīti, lai pierādītu minētās sistēmas samērīgumu, nevar piekrist.

23 Attiecībā uz argumentu, ka Nīderlandes Karalistes pienākums ir ieviest attiecīgo sistēmu saskaņā ar Montegobejas Konvencijas 91. panta 1. punktu un 94. panta 1. punktu, pietiek atzīt — kā ģenerāladvokāts norāda secinājumu 51. līdz 59. punktā —, ka iepriekšminētie šīs konvencijas noteikumi attiecībā uz Nīderlandes Karalisti neietver šādu pienākumu.

24 Runājot par argumentu, ka Kopiena pati ir iekļāvusi šo prasību savās atvasinātajās tiesībās, jāatzīst, ka, ja nosacījumi par Kopienas vai EEZ pilsonību ir pieļaujami saskaņotā Kopienas sistēmā, tad dalībvalstis vienpusēji savā tiesiskajā regulējumā tos nedrīkst iekļaut.

25 Attiecībā uz argumentu, ka, lai garantētu efektīvu kontroli, ir jānodrošina saikne ar faktisko īpašnieku (kuram ir visplašākās tiesības attiecībā uz īpašumā esošo kuģi), jānorāda, ka šādas kontroles nolūkos pietiek paredzēt, ka attiecīgā kuģa pārvaldība ir jānodrošina no uzņēmuma Nīderlandē un tā jāveic personai, kam ir pārstāvības

tiesības (šajā sakarā skat. 1991. gada 25. jūlija spriedumu lietā C-221/89 *Factortame* u.c., *Recueil*, I-3905. lpp., 36. punkts). Tādējādi dalībvalsts var tieši vērsties pret kuģa īpašnieka pārstāvi.

26 Attiecībā uz argumentu, ka nosacījums par pilsonību būtiski palielina iespējamību, ka valsts jurisdikcija varētu tikt efektīvi īstenota, jāatzīst, ka valsts iespēja īstenot savu jurisdikciju attiecībā uz personu visvairāk ir atkarīga no tās praktiskās pieejamības, nevis pilsonības. Šis kritērijs jau tiek ievērots, ja uzņēmums Nīderlandē nodrošina kuģa pārvaldību, un to veic persona, kam ir kuģa īpašnieka pārstāvības tiesības.

27 Šajos apstākļos pirmie trīs iebildumi ir pamatoti.

Par ceturto un piekto iebildumu

Lietas dalībnieku argumenti

28 Pēc Komisijas uzskatiem, apstrīdētā kuģu pārvaldības sistēma ir uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums.

29 Turklāt Komisija apgalvo, ka tad, ja šo sistēmu pamato vispārības intereses saistībā ar efektīvas kontroles īstenošanu, tad tā atzīstama par nesamērīgu ar izvirzīto mērķi.

30 Nīderlandes valdība norāda, ka apstrīdētā kuģu pārvaldības sistēma neierobežo uzņēmējdarbības brīvību.

31 Jebkurā gadījumā, kā norāda minētā valdība, pat pieņemot, ka šī sistēma ir uzņēmējdarbības brīvības ierobežojums, to pamato vispārības intereses saistībā ar nepieciešamību īstenot efektīvu kontroli un jurisdikciju pār kuģiem, kas kuģo zem Nīderlandes karoga.

Tiesas vērtējums

32 Šajā gadījumā jāatzīst, ka apstrīdētā kuģu pārvaldības sistēma ierobežo minēto kuģu īpašnieku uzņēmējdarbības brīvību. Kopienas pilsoņiem, kas vēlas darboties kā kuģniecības sabiedrība ar vadītāju, kurš ir trešās valsts pilsonis vai kuram ir dzīvesvieta trešā valstī, nav iespējas to veikt.

33 Tādu ierobežojumu, par kādu ir strīds, nevar pamatot ar vajadzību īstenot efektīvu kontroli un jurisdikciju pār kuģiem, kas kuģo zem Nīderlandes karoga. Nīderlandes kuģu pārvaldības sistēma nav piemērota, lai nodrošinātu tās mērķu sasniegšanu, un pārsniedz to, kas šajā nolūkā vajadzīgs. Ir grūti iedomāties, kā kuģniecības sabiedrībās, kam pieder kuģis, vadītāja pilsonība un dzīvesvieta var ietekmēt karoga valsts efektīvas kontroles īstenošanu pār savu kuģi.

34 Šajā sakarā attiecībā uz nosacījumu par pilsonību no šī sprieduma 23. līdz 26. punkta izriet, ka Nīderlandes valdības argumenti, kas izvirzīti, lai pierādītu minētās sistēmas samērīgumu, ir noraidāmi.

35 Attiecībā uz nosacījumu par dzīvesvietu Nīderlandes valdības izvirzītajiem argumentiem nevar piekrist.

36 Attiecībā uz argumentu, ka nosacījums par dzīvesvietu būtiski palielina iespējamību, ka valsts jurisdikcija varētu tikt efektīvi īstenota, jāatzīst, ka valsts iespēja īstenot savu jurisdikciju pār kādu personu visvairāk ir atkarīga no tās praktiskās pieejamības, nevis dzīvesvietas. Šis kritērijs jau tiek ievērots, ja uzņēmums Nīderlandē nodrošina kuģa pārvaldību, un to veic persona, kam ir kuģa īpašnieka pārstāvības tiesības.

37 Attiecībā uz argumentu, ka, ņemot vērā Nīderlandes ģeogrāfisko stāvokli, persona, kam ir dzīvesvieta ārpus Kopienas vai valstīm, kuras ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzējas puses, nevar pienācīgi veikt vadību ikdienā, kas ir kuģniecības sabiedrības vadītāja pienākums, vēlreiz ir jāatgādina, ka valsts iespēja īstenot savu jurisdikciju pār kādu personu visvairāk ir atkarīga no tās praktiskās pieejamības, nevis dzīvesvietas. Šajā sakarā pietiek paredzēt prasību, ka kuģa pārvaldību nodrošina uzņēmums Nīderlandē, un to veic persona, kam ir šī kuģa īpašnieka pārstāvības tiesības.

38 Šajos apstākļos ceturtais un piektais iebildums ir pamatots.

39 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka, pieņemot un saglabājot savos tiesību aktos *Wetboek van Koophandel* 311. pantu un *Burgerlijk Wetboek* 8:169. pantu, atbilstoši kuriem ir paredzēti nosacījumi attiecībā uz

— akcionāru un valdes locekļu pilsonību sabiedrībām, kam pieder jūras kuģis, kuru tās vēlas reģistrēt Nīderlandē;

— vadītāju pilsonību sabiedrībām, kam pieder jūras kuģis, kuru tās vēlas reģistrēt Nīderlandē;

— to fizisko personu pilsonību, kas atbildīgas par tā uzņēmuma vadību ikdienā, no kura Nīderlandē veic jūras navigācijas darbību, kas nepieciešama kuģa reģistrācijai Nīderlandes reģistros;

— Nīderlandē reģistrētu jūras kuģu kuģniecības sabiedrību vadītāju pilsonību un

— Nīderlandē reģistrētu jūras kuģu kuģniecības sabiedrību vadītāju dzīvesvietu,

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 43. un 48. pants.

Par tiesāšanās izdevumiem

40 Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Nīderlandes Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums ir nelabvēlīgs, tad jāpiespriež Nīderlandes Karalistei atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) pieņemot un saglabājot savos tiesību aktos *Wetboek van Koophandel* 311. pantu un *Burgerlijk Wetboek* 8:169. pantu, atbilstoši kuriem ir paredzēti nosacījumi attiecībā uz

— akcionāru un valdes locekļu pilsonību sabiedrībām, kam pieder jūras kuģis, kuru tās vēlas reģistrēt Nīderlandē;

— vadītāju pilsonību sabiedrībām, kam pieder jūras kuģis, kuru tās vēlas reģistrēt Nīderlandē;

— **to fizisko personu pilsonību, kas atbildīgas par tā uzņēmuma vadību ikdienā, no kura Nīderlandē veic jūras navigācijas darbību, kas nepieciešama kuģa reģistrācijai Nīderlandes reģistros;**

— **Nīderlandē reģistrētu jūras kuģu kuģniecības sabiedrību vadītāju pilsonību un**

— **Nīderlandē reģistrētu jūras kuģu kuģniecības sabiedrību vadītāju dzīvesvietu,**

Nīderlandes Karaliste nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 43. un 48. pants;

2) **Nīderlandes Karaliste atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]