TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2007. gada 11. janvārī *

Lieta C-251/04

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

ko 2004. gada 14. jūnijā cēla

**Eiropas Kopienu Komisija**, ko pārstāv G. Zavs [*G. Zavvos*] un K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

**Grieķijas Republiku**, ko pārstāv A. Samoni [*A. Samoni*] un S. Hala [*S. Chala*], pārstāves, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja.

* Tiesvedības valoda — grieķu.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. V. A. Timmermanss [*C. W. A. Timmermans*], tiesneši R. Šintgens [*R. Schintgen*], P. Kūris [*P. Kūris*], J. Klučka [*J. Klučka*] (referents) un L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*],

ģenerāladvokāte E. Šarpstone [*E. Sharpston*],
sekretāre L. Hjūleta [*L. Hewlett*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2006. gada 11. maijā,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus tiesas sēdē 2006. gada 14. septembrī,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

1 Ar savu prasības pieteikumu Eiropas Kopienu Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka, atļaujot tikai tiem kuģiem, kas peld ar Grieķijas karogu, sniegt vilkšanas pakalpojumus atklātā jūrā, Grieķijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek 1. pants Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 7. lpp.).

## Atbilstošās tiesību normas

*Kopienu tiesiskais regulējums*

Regula Nr. 3577/92

2 Regulas Nr. 3577/92 trešais un ceturtais apsvērums ir izteikti šādi:

"[..] 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;

[..] tā kā dalībvalstīs tādēļ būtu jāpiemēro pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transportā".

3 Atbilstoši Regulas Nr. 3577/92 1. pantam 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 [..], ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī".

4 Minētās Regulas 2. panta 1. punkts definē "jūras transporta pakalpojumus dalībvalstī (jūras kabotāža)" kā "pakalpojumus, kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver:

a) kontinentālo kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp ostām, kas atrodas kontinentā vai vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā, neiegriežoties salās;

b) piegādes pakalpojumus atklātā jūrā: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un iekārtām vai konstrukcijām, kas atrodas uz šīs dalībvalsts kontinentālā šelfa;

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

— ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām,

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

Regula Nr. 4055/86

5 Atbilstoši 1. panta 4. punktam Padomes 1986. gada 22. decembra Regulā (EEK) Nr. 4055/86, ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 1. lpp.):

"[..] par "jūras pārvadājumu pakalpojumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm", ja tos parasti veic par samaksu, uzskata šādus pakalpojumus:

a) kuģniecības pakalpojumus Kopienas iekšienē:

pasažieru vai kravu pārvadājumus pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un jebkuru citas dalībvalsts ostu vai iekārtām atklātā jūrā;

b) satiksmi uz trešām valstīm:

pasažieru vai kravu pārvadājumus pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un jebkuru trešās valsts ostu vai iekārtām atklātā jūrā."

*Valsts tiesiskais regulējums*

6 Dekrētlikuma Nr. 187/73 — Publisko jūras tiesību kodeksa (turpmāk tekstā — "*CDPM*") — 11. panta 1. punkta b) apakšpunkta aa) un bb) daļā ir noteikts, ka jebkura veida vilkšanas pakalpojumus, kas ir uzskaitīti *CDPM* 188. pantā, kā arī palīdzību un glābšanu jūrā, ko definē minētā kodeksa 189. pants, var veikt tikai tie kuģi, kas peld ar Grieķijas karogu, ja šīs darbības tiek veiktas šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos vai starp tiem.

7 Atbilstoši *CDPM* 188. panta 2. punktam ostas pārvalde pieņem ostas reglamentu, kurā tiek noteikti nosacījumi ostas velkoņa licences izsniegšanai, vilkšanas reglamentu, obligātās vilkšanas gadījumus, tiesības veikt vilkšanu un noenkuroties ostas ūdeņos, kā arī citus nepieciešamos noteikumus. Atbilstoši šī paša panta 3. punktam tiesības veikt vilkšanu, vilkšanas darbības, ko izņēmuma vai ārkārtas gadījumos veic citi kuģi, atbilstošās velkoņu vai citu kuģu tiesības, kas peld ar citas valsts karogu, kā arī citus attiecīgos noteikumus nosaka ar prezidenta dekrētu.

8 Šīs tiesības tika īstenotas ar Prezidenta dekrēta Nr. 45/83 par kuģu vilkšanu 1. panta 1. punktu, kurā ir precizēts, ka "profesionālo vilkšanas darbību starp diviem punktiem, kas atrodas Grieķijas teritoriālajos ūdeņos, kā arī jebkuru pakalpojumu sniegšanu tiešā saistībā ar šo darbību drīkst veikt tikai sertificēti Grieķijas kuģi —

velkoņi atbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem, kuriem šajā sakarā atbildīgā ostas pārvalde ir izsniegusi licenci [..]", kā arī ar Ostu vispārējā reglamenta, ko ir pieņēmis Grieķijas Ostu policijas priekšnieks, 4. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kas paredz, ka šādas licences pieprasītājam kuģa īpašniekam ir jāiesniedz ostas pārvaldei valsts piederības sertifikāts.

9 Atbilstoši Prezidenta dekrēta Nr. 45/83 3. pantam velkoņi vai citi kuģi, kas peld ar ārvalsts karogu, drīkst:

"a) piestāt jebkurā Grieķijas ostā jebkurā Grieķijas krasta punktā, ja tie velk kuģi, papildu laivu vai citu peldošu objektu, kura vilkšana ir uzsākta ārvalsts ostā vai pie ārvalsts krastiem, vai atklātā jūrā,

b) veikt kuģa vai cita peldoša objekta vilkšanu no jebkuras Grieķijas ostas vai jebkura Grieķijas krasta punkta uz ārvalsts ostu vai uz jebkuru punktu pie ārvalsts krastiem, vai atklātā jūrā,

c) šķērsot Grieķijas valsts teritoriālos ūdeņus, ja, iebraucot no ārvalsts ostas vai no cita punkta pie ārvalsts krastiem, tie velk kuģi, papildu laivu vai citu peldošu objektu un dodas uz ārvalsts ostu vai jebkuru punktu pie ārvalsts krastiem, vai atklātu jūru [..]".

## Pirmstiesas procedūra

10 Uzskatot, ka Grieķijas Republika nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek Regulas Nr. 3577/92 1. pants, Komisija uzsāka EKL 226. pantā paredzēto procedūru par valsts pienākumu neizpildi.

11 Pēc tam, kad Komisija bija lūgusi Grieķijas Republikai iesniegt savus apsvērumus, tā 2002. gada 27. jūlijā nosūtīja šai dalībvalstij argumentētu atzinumu, aicinot to veikt nepieciešamos pasākumus regulas izpildei divu mēnešu termiņā no minētā atzinuma paziņošanas brīža.

12 Grieķijas valdība atbildēja uz minēto argumentēto atzinumu ar 2002. gada 13. novembra vēstuli. Uzskatot, ka šī atbilde nav apmierinoša, Komisija nolēma celt šo prasību.

## Par prasību

*Lietas dalībnieku argumenti*

13 Savos Tiesai iesniegtajos apsvērumos lietas dalībnieki galvenokārt norāda trīs punktus, proti, uzskaitījuma, kas sniegts Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā, izsmeļošo vai neizsmeļošo raksturu, vilkšanas pakalpojuma juridisko raksturu

Grieķijas tiesībās un iespēju nodalīt vilkšanu ostas zonā no vilkšanas ārpus šīs zonas, lai noteiktu minētās regulas piemērošanas jomu.

14 Pirmkārt, lai gan Komisija piekrīt, ka vilkšanas pakalpojums nav skaidri minēts Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā kā "jūras transporta pakalpojums", tā uzskata, ka uzskaitījums šajā noteikumā ir tikai norādošs, jo to ievada vārdi "jo īpaši". Līdz ar to par "jūras kabotāžu" jāuzskata visi jūras transporta pakalpojumi, ko parasti sniedz pret atlīdzību. Turklāt vilkšana atbilst visām šīs definīcijas sastāvdaļām.

15 Turpretim Grieķijas valdība apgalvo, ka jēdziens "jo īpaši" [grieķu valodas versijā — "ειδικότερα"], kas ir izmantots Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā, ir jāsaprot kā "precīzāk", jo tas ievada izsmeļošu uzskaitījumu.

16 Turklāt jēdziens "jūras transporta pakalpojums" ir skaidri definēts Regulas Nr. 4055/86 1. panta 4. punktā.

17 Pēc Grieķijas valdības domām, šie jēdzieni Regulā Nr. 3577/92 un minētajā Regulā Nr. 4055/86 ir identiski. Papildus Komisijas jau minētajām sastāvdaļām jēdzieni ietver citus pārvadājamos objektus, proti, pasažieru vai kravas pārvadājumus, un abos šajos gadījumos ir izsmeļoši. Šī pati valdība piebilst, ka palīdzības pakalpojums jūrā nav klasiska pārvadāšana un ka tādēļ avarējušos kuģus nevar uzskatīt par transportējamu kravu.

18 Komisija atbild, ka, lai gan, pēc tās domām, "jūras transporta pakalpojumu" definīcija, ko sniedz Regulas Nr. 4055/86 1. panta 4. punkts, ietver arī vilkšanu, minētā definīcija katrā ziņā nav piemērojama šajā lietā, jo šī pēdējā regula reglamentē tikai starptautiskos jūras transporta pakalpojumus.

19 Otrkārt, Komisija norāda, ka no Prezidenta dekrēta Nr. 45/83 3. panta izriet, ka vilkšana Grieķijas tiesībās joprojām netiek uzskatīta par jūras kabotāžas papildu pakalpojumu, ņemot vērā, ka līdzība starp jūras transporta pakalpojumiem un tajā paredzētajiem vilkšanas gadījumiem liek Grieķijas iestādēm, atkāpjoties no minētā dekrēta 1. panta, stingros nosacījumos izsniegt atļauju šo pēdējo darbību veikšanai velkoņiem, kas peld ar ārvalsts karogu.

20 Atbildot, Grieķijas valdība norāda, ka vilkšana un palīdzība jūrā Grieķijas tiesībās ir papildu pakalpojumi, kas tikai veicina labāku jūras transporta pakalpojumu sniegšanu. Tikai tas, ka kuģis vai peldoša konstrukcija, kurai nav sava dzinējspēka, tiek pārvietota, to velkot, neatņem šim pakalpojumam tā papildu raksturu un nepiešķir tam jūras transporta pakalpojuma raksturu. Tādējādi vilkšana neietilpst

Regulas Nr. 3577/92 piemērošanas jomā, jo nepastāv tieša saikne starp transportējamo objektu un velkoni. Turklāt, uzskatot, ka Prezidenta dekrēta Nr. 45/83 3. pants ir izņēmums no tā 1. panta, Komisija ir nepareizi interpretējusi šo divu pantu attiecīgās piemērošanas jomas. Šajā sakarā Grieķijas valdība precizē, ka minētā dekrēta 1. pants reglamentē profesionālo vilkšanu starp diviem punktiem, kas atrodas Grieķijas teritoriālajos ūdeņos, bet šī paša dekrēta 3. pants ir piemērojams tikai situācijām ar ārvalsts elementu.

21 Treškārt, Komisija uzskata, ka Grieķijas iestādes pretēji tam, kas ir ietverts nesenajos Komisijas direktīvas priekšlikumos par pieeju ostas pakalpojumu tirgum, nenodala vilkšanas pakalpojumus, ko sniedz ostas zonā, no tiem pakalpojumiem, ko sniedz ārpus ostas. Tā kā šie pēdējie priekšlikumi nebija saistīti ar kabotāžu ārpus ostas zonas, tad šajā lietā ir jāpiemēro Regula Nr. 3577/92.

22 Grieķijas valdība uzskata, ka uz vilkšanas pakalpojumiem nav jāattiecina dažādi juridiski noteikumi atkarībā no tā, vai šie pakalpojumi tiek sniegti ostas zonā vai ārpus tās. Nošķiršana atkarībā no šī pakalpojuma sniegšanas vietas ir patvaļīga, tai nav tiesiska pamata, un tā rada tiesisko nedrošību Regulas Nr. 3577/92 piemērošanā.

*Tiesas vērtējums*

23 Vispirms ir jāatgādina, ka atbilstoši EKL 51. panta 1. punktam pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti EKL sadaļā par transportu, to starpā EKL 80. panta 2. punkts, kas atļauj Eiropas Savienības Padomei pieņemt attiecīgus noteikumus par jūras transportu.

24 Pamatojoties uz šo pēdējo noteikumu, Padome pieņēma Regulu Nr. 3577/92, kuras mērķis ir īstenot pakalpojumu sniegšanas brīvību jūras kabotāžā saskaņā ar nosacījumiem un ievērojot izņēmumus, ko tā paredz.

25 Šajā sakarā šīs regulas 1. pants ievieš jūras kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību Eiropas Kopienā. Tādējādi EKL 49. pantā noteiktās pakalpojumu sniegšanas brīvības principa piemērošanas nosacījumi tika attiecināti arī uz jūras kabotāžu (skat. 2001. gada 20. februāra spriedumu lietā C-205/99 *Analir* u.c., *Recueil*, I-1271. lpp., 20. punkts).

26 Savukārt no EKL 51. panta 1. punkta, skatot to kopā ar EKL 80. panta 2. punktu, izriet, ka pakalpojumus jūras transporta jomā, kas nav ietverti Regulas Nr. 3577/92 vai citu normu, kas ir pieņemtas uz EKL 80. panta 2. punkta pamata, piemērošanas jomā, reglamentē dalībvalstu tiesību akti, ievērojot EKL 54. pantu un citus Līguma vispārējos noteikumus (šajā sakarā skat. 1974. gada 4. aprīļa spriedumu lietā 167/73 Komisija/Francija, *Recueil*, 359. lpp., 32. punkts).

27 Šajā lietā tiktāl, ciktāl Komisija ir pamatojusi savu prasību vienīgi ar iebildumiem par Regulas Nr. 3577/92 pārkāpumu, ir jāizskata tikai, vai vilkšanas jūrā pakalpojumi, kas ir ietverami jūras transporta jomā EKL 80. panta 2. punkta izpratnē, ietilpst regulas piemērošanas jomā un veido "jūras transporta pakalpojumus dalībvalstī (jūras kabotāža)", kā to definē šīs regulas 2. panta 1. punkts. Tiesa nevar spriest par iebildumiem, kas nav norādīti prasības pieteikumā, ko Komisija iesniedza saskaņā ar

EKL 226. pantu (šajā sakarā skat. 2006. gada 15. jūnija spriedumu lietā C-255/04 Komisija/Francija, Krājums, I-5251. lpp., 24. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 Šajā sakarā ir jāatzīst, ka Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punkts tieši uz vilkšanu neattiecas. Tomēr "jūras kabotāžas pakalpojumu" uzskaitījums šī panta izpratnē, ko ievada jēdziens "jo īpaši", *a priori* nav uzskatāms par izsmeļošu.

29 Neraugoties uz Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā sniegto neizsmeļošo uzskaitījumu, no šī noteikuma — to interpretējot kopumā — izriet, ka tā piemērošanas jomā ietilpst pakalpojumi, kas, pirmkārt, parasti tiek sniegti pret atlīdzību un, otrkārt, kuru priekšmets, kā to parāda šajā pantā ietverto jūras kabotāžas piemēru būtiskās īpašības, ir pasažieru vai kravu pārvadāšana pa jūru starp divām vietām vienas dalībvalsts teritorijā.

30 Šo interpretāciju, kā to pareizi apgalvo Grieķijas valdība, apstiprina Regulas Nr. 4055/86 1. panta 4. punkta teksts, saskaņā ar kuru par jūras transporta pakalpojumiem tiek uzskatīti pakalpojumi, ko sniedz par samaksu, kuru mērķis ir pasažieru vai kravu pārvadājumi pa jūru starp jebkuru dalībvalsts ostu un citas dalībvalsts vai trešās valsts ostu vai iekārtām atklātā jūrā.

31 Tomēr, kā norādījusi ģeneráladvokāte secinājumu 45.–47. punktā, šīs vilkšanas īpašības un raksturs ir atšķirīgs no kabotāžas, kuru definē Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punkts. Lai gan vilkšana ir pakalpojums, ko parasti sniedz

pret atlīdzību, to principā neveido tiešie pasažieru un kravas pārvadājumi pa jūru. Drīzāk tā ir palīdzība kuģim, urbšanas ierīcei, platformai vai bojai vai to pārvietošana. Velkonis, kas palīdz kuģim veikt manevru, sniedz papildu dzinējspēku vai aizvieto tā motorus ar savējiem to darbības traucējumu gadījumā, sniedz palīdzību šim kuģim, kurš pārvadā pasažierus vai kravu, bet tas pats nav pārvadātājs kuģis.

32 Šajos apstākļos no Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punktā ietvertā jēdziena "jo īpaši" izdarīts secinājums, ka tas var paplašināt šī noteikuma piemērošanas jomu attiecībā uz visiem ar jūras transporta pakalpojumiem saistītiem, to papildu vai palīgpakalpojumiem dalībvalstu teritorijā neatkarīgi no tā, vai tiem piemīt tieši pantā definētās jūras kabotāžas būtiskās īpašības, ir pretējs ne tikai minētās regulas mērķim, bet arī tiesiskajai drošībai un minētās regulas piemērojamībai.

33 No tā izriet, ka vilkšana nav uzskatāma par tādu, kam būtu piemērojams Regulas Nr. 3577/92 2. panta 1. punkts.

34 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, prasība ir jānoraida.

**Par tiesāšanās izdevumiem**

35 Saskaņā ar Reglamenta 69. panta 2. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Grieķijas Republika ir prasījusi piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā Komisijai spriedums ir nelabvēlīgs, jāpiespriež Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

**1) prasību noraidīt;**

**2) Eiropas Kopienu Komisija atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]