

GENERALINĖS ADVOKATĖS  
ELEANOR SHARPSTON

IŠVADA,

pateikta 2006 m. rugsėjo 14 d.<sup>1</sup>

1. Šioje byloje Komisija siekia, kad pagal EB 226 straipsnį būtų pripažinta, jog Graikijos teritoriniuose vandenyse<sup>2</sup> leidusi teikti vilkimo atviroje jūroje paslaugas tik laivams su Graikijos vėliava, Graikijos Respublika neįvykdė įsipareigojimų pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92<sup>3</sup>, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 1 straipsnį.

**Svarbi Bendrijos teisė**

2. EB sutarties Trečiosios dalies III antraštinės dalies (Laisvas asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas) 49–55 straipsniai yra susiję su paslaugomis.

3. EB 49 straipsnio pirmoji pastraipa numato:

„Pagal toliau išdėstytas nuostatas Bendrijoje uždraudžiami laisvės teikti paslaugas apribojimai, taikomi valstybių narių nacionaliniams subjektams, kurie yra įsisteigę kitoje Bendrijos valstybėje narėje negu valstybė, kurios subjektu yra asmuo, kuriam tos paslaugos teikiamos.“

4. EB 51 straipsnio 1 dalyje nurodoma, kad laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos.

1 — Originalo kalba: anglų.

2 — Savo rašytinėse pastabose Komisija nurodė, kad jos ieškinys yra susijęs su vilkimo paslaugomis „atviroje jūroje“. Tačiau posėdyje ji paaiškino, kad tarptautinėje teisėje sąvoka „atvira jūra“ apibrėžiama teritorija (žr., pavyzdžiui, 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (Montego Bėjaus konvencija) 37 straipsnį) neatitinka teritorijos, kuri nurodoma šiame ieškinyje. Atsakydama į kitą Teisingumo Teismo klausimą, Komisija nurodė, kad ieškinys yra susijęs su vilkimo paslaugomis, teikiamomis jūros teritorijoje, esančioje už uostų ribų, tačiau Graikijos teritoriniuose vandenyse, įskaitant pakrantės vandenį. Šioje išvadoje aš vadinsiu šias teritorijas „atvira jūra Graikijos teritoriniuose vandenyse“, o nagrinėjamas paslaugas – „vilkimo paslaugomis, teikiamomis atviroje jūroje Graikijos teritoriniuose vandenyse“.

3 — 1992 m. gruodžio 7 d. (OL L 364, 1992, p. 7).

5. EB 54 straipsnis numato:

„Kol laisvės teikti paslaugas apribojimais dar nepanaikinti, valstybės narės tuos apribojimus taiko visiems 49 straipsnio pirmoje pastraipoje apibūdintiems paslaugų teikėjams, nedarydamos jokio skirtumo dėl priklausymo vienai ar kitai valstybei narei ar dėl gyvenamosios vietos.“

6. Sutarties Trečiosios dalies V antraštinės dalies (Transportas) EB 80 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad Taryba kvalifikuota balsų dauguma gali nuspręsti, ar reikia priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas ir koku mastu bei kokia tvarka tai daryti.

7. Remdamasi šia nuostata, kuri tuo metu buvo įtvirtinta EEB sutarties 84 straipsnio 2 dalyje, Komisija pirmiausia pateikė Tarybai vieną reglamento, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transporto paslaugoms Bendrijoje, projektą<sup>4</sup>. Su tam tikrais apribojimais jis turėjo būti taikomas jūrų transporto paslaugoms valstybėse narėse, tarp valstybių narių bei tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių. Tačiau šis reglamento projektas nebuvo priimtas.

4 — Tarybos reglamento, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transporto paslaugoms, projektas (KOM(1985) 90 galutinis) (OL C 212, 1985, p. 4).

8. Vėliau, remdamasi tuo pačiu pagrindu, Taryba priėmė du susijusius dokumentus. Reglamentas Nr. 4055/86 taikė laisvės teikti paslaugas principą jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių<sup>5</sup>. Reglamentas Nr. 3577/92 taikė šį principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotazas).

9. Kiek tai yra susiję su šia byla, Reglamento Nr. 3577/92 konstatuojamosios dalys numato:

„<...>

- 2) kadangi pagal Sutarties 61 straipsnį laisvę teikti paslaugas jūrų transporto srityje turi reglamentuoti transporto skyriaus nuostatos;
- 3) kadangi apribojimus teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse panaikinti yra būtina, kad būtų sukurta vidaus rinka; <...> vidaus rinką sudarys teritorija, kurioje užtikrinamas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas;

<...>

5 — 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių (OL L 378, 1986, p. 1).

- 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;

ruotus *Euros* registre, kai jį patvirtins Taryba.“<sup>6</sup>

11. Reglamente Nr. 3577/92, kaip numatyta 2 straipsnio 1 dalyje,

<...>

„Jūrų transporto paslaugos valstybėje narėje (jūrų kabotažas)“ – tai paprastai už užmokestį teikiamos paslaugos, kurias visų pirma sudaro:

- 11) kadangi, siekiant užtikrinti tinkamą vidaus rinkos funkcionavimą ir galimus pakeitimus atsižvelgiant į patyrimą, Komisija turėtų pateikti šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą ir prireikus pateikti papildomų pasiūlymų.“

a) kontinentinis kabotažas: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje arba pagrindinėje teritorijoje, nesustojant salose;

10. Reglamente Nr. 3577/92 1 straipsnio 1 dalyje nurodoma:

„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, įskaitant laivus, įregist-

b) tiekimo atviroje jūroje paslaugos: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp bet kurio valstybės narės uosto ir šios

6 – Bendrijos laivų registro pavadinimas turėjo būti *Euros*: žr. pasiūlymą dėl Tarybos reglamento, įsteigiančio Bendrijos laivų registrą ir numatančio jūrinių laivų plaukiojimą su Bendrijos vėliava (KOM(1989) 266 galutinis). Pasiūlymas buvo atšauktas 1997 m. (OL C 2, 1997, p. 2) ir todėl *Euros* registras niekada nebuvo įsteigtas.

valstybės narės kontinentiniame šelfe esančių įrenginių arba struktūrų;

c) salų kabotažas: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp:

— uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje ir vienoje arba daugiau salų,

— vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų;

Ceutai ir Melilai taikomos tos pačios sąlygos, kaip ir uostams salose.“

13. Kodekso 188 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad vilkimo licencijos išdavimo sąlygos, vilkimo reglamentas, privalomo vilkimo atvejai, vilkimo teisės uostų vandenyse ir reiduose bei „visos kitos būtinos sąlygos“ nustatomos uostų reglamente, kurį patvirtina uostų direkcija.

14. Kodekso 188 straipsnio 3 dalis numato:

„Vilkimo teisės apimtis, kitų laivų atsitiktinai ar skubiu atveju vykdomos vilkimo operacijos, atitinkamos su užsienio valstybės vėliava plaukiojančių vilkikų ir kitų laivų teisės ir visos kitos susijusios sąlygos nustatomos prezidento dekretu.“

### Svarbi nacionalinė teisė

12. Graikijos viešosios jūrų teisės kodekso 11 straipsnio 1 dalies b punktas vilkimo operacijas ir pagalbos teikimą jūroje teritoriniuose vandenyse leidžia tik laivams su Graikijos vėliava.

15. Prezidento dekreto Nr. 45/83 dėl laivų vilkimo 1 straipsnio 1 dalis iš esmės numato, kad užsiimti laivų vilkimu tarp dviejų taškų, esančių Graikijos teritoriniuose vandenyse, kaip verslu ir teikti bet kurias paslaugas, tiesiogiai susijusias su šia operacija, gali tik laivai su Graikijos vėliava. Tokie laivai turi būti pripažinti vilkikais pagal galiojančius teisės aktus ir turėti kompetentingos uostų direkcijos išduotą licenciją.

16. Kompetentingos direkcijos, vykdančios įgaliojimus pagal kodekso 188 straipsnio 2 dalį jai suteiktos kompetencijos ribose, patvirtinto Bendrojo uostų reglamento 4 straipsnio 2 dalis numato, kad laivo savininkas, prašantis licencijos vilkimo paslaugoms teikti, be kitų dokumentų, uostų direkcijai turi pateikti pilietybę patvirtinanti pažymėjimą<sup>7</sup>.

## Procedūra

17. 2001 m. sausio 18 d. Komisija, remdamasi EB 226 straipsnio pirmąja pastraipa, nusiuntė Graikijai oficialų įspėjimo laišką, kuriame nurodė, kad, jos nuomone, Viešosios jūrų teisės kodekso 11 straipsnio 1 dalies b punktas, 188 straipsnio 2 ir 3 dalys bei Prezidento dekreto Nr. 45/83 1 straipsnio 1 dalis prieštarauja Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsniui.

18. Graikija savo atsakymą pateikė 2001 m. kovo 27 d. laiške, kuriame nurodė, kad Reglamentas Nr. 3577/92 nėra taikomas vilkimo paslaugoms. Jos teigimu, Reglamento 2 straipsnio 1 dalis vilkimo paslaugų ar pagalbos jūroje neapibrėžia kaip jūrų transporto paslaugų, todėl vilkimo paslaugos nepatenka į reglamento taikymo sritį. Grai-

kija taip pat pridūrė, kad neseniai pateiktame pasiūlyme dėl direktyvos dėl patekimo į uosto paslaugų rinką<sup>8</sup> Taryba Komisijai nurodė 1997 m. gruodžio mėn. Komisijos Žaliąją knygą dėl jūros uostų ir jūrų infrastruktūros<sup>9</sup>, kurioje Komisija pirmą kartą išreiškė savo ketinimą reglamentuoti uosto paslaugas. Todėl Komisija pati sau prieštarauja siūlydama reglamentuoti tokių paslaugų teikimą ir tuo pat metu nagrinėdama, ar Graikijos teisės aktai yra suderinami su galiojančia Bendrijos teise šiame sektoriuje. Galiausiai, Graikijos teigimu, Komisija taip pat pripažino, kad keliose kitose valstybėse narėse yra susidariusi padėtis, panaši į esančią pagal ginčijamus Graikijos teisės aktus.

19. Remdamasi EB 226 straipsniu, 2002 m. liepos 22 d. Komisija išsiuntė Graikijai pagrįstą nuomonę. Ji toliau laikėsi savo nuomonės, kurią suformulavo oficialaus įspėjimo laiške, tačiau papildė ją nauju kaltinimu, kad Bendrojo uostų reglamento 4 straipsnio 2 dalis taip pat pažeidžia Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnį.

20. Graikija atsakė į pagrįstą nuomonę 2002 m. lapkričio 13 d. laišku, patvirtindama savo poziciją, kad pagal Reglamentą

7 — Pagal Prezidento dekreto Nr. 45/83 1 straipsnio 1 dalį šis pilietybę patvirtinantis pažymėjimas greičiausiai yra susijęs su valstybe, kurioje laivas yra registruotas.

8 — Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl patekimo į uosto paslaugų rinką (KOM(2001) 35 galutinis; OL C 154, 2001, p. 290).

9 — KOM(1997) 678 galutinis.

Nr. 3577/92 vilkimo paslaugos nėra jūrų transporto paslaugos.

21. Todėl Komisija pareiškė šį ieškinį. Ji Teisingumo Teismo prašo (atsižvelgiant į posėdyje pateiktus patikslinimus):

- pripažinti, kad, Graikijos teritoriniuose vandenyse leidusi teikti vilkimo paslaugas atviroje jūroje tik laivams su Graikijos vėliava, Graikijos Respublika nevykdė įsipareigojimų pagal Reglamento Nr. 3577/92, taikancio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 1 straipsnį,
- priteisti iš Graikijos Respublikos bylinėjimosi išlaidas.

22. Graikija Teisingumo Teismo prašo atmesti ieškinį kaip nepagrįstą ir priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

yra apribotas ikiteismine procedūra<sup>10</sup>. Tokiame ieškinyje pateikti kaltinimai turi būti aiškūs ir tikslūs, leidžiantys Teisingumo Teismui tiksliai įvertinti Bendrijos teisės pažeidimo, dėl kurio priekaištaujama, apimtį, o tai yra būtina sąlyga tam, kad Teisingumo Teismas galėtų nuspręsti, ar egzistuoja tvirtinamas įsipareigojimų nevykdymas<sup>11</sup>. Ieškinių reikalavimai turi būti suformuluoti nedviprasmiškai, kad Teisingumo Teismas nepriimtų sprendimo *ultra petita*<sup>12</sup>.

24. Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad Komisija savo ieškinį grindžia išimtinai Reglamentu Nr. 3577/92. Pastebėtina, jog ji *neprašė* Teisingumo Teismo pripažinti, kad aiškiai laivus jų valstybinės priklausomybės pagrindu skirstantys Graikijos teisės aktai, su kuriais Komisija nesutinka, reglamentuoja paslaugas, kurios, įdėmiau išanalizavus, *nėra* jūrų *transporto* paslaugos, ir todėl pažeidžia bendras Sutarties nuostatas, reglamentuojančias laisvę teikti paslaugas (visų pirma EB 49 straipsnio pirmąją pastraipą ar 54 straipsnį) ir (arba) bet kokią kitą Bendrijos teisės taisyklę (pavyzdžiui, EB 12 straipsnį), aiškinant juos kartu su šiomis nuostatomis. Vienintelis klausimas, keltas ikiteisminės procedūros metu ir išdėstytas Teisingumo Teismui pateiktame ieškinyje, yra tai, ar ginčijamas nacionalinės teisės aktas pažeidžia Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnį. Todėl Teisingumo Teismas turi apsiriboti šio klau-

## Vertinimas

23. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką ginčo pagal EB 226 straipsnį dalykas

10 — 1985 m. kovo 28 d. Sprendimas *Komisija prieš Italiją* (274/83, Rink. p. 1077, 19 punktas) ir 1998 m. rugsėjo 29 d. Sprendimas *Komisija prieš Vokietiją* (C-191/95, Rink. p. I-5449, 55 punktas).

11 — 2006 m. gegužės 4 d. Sprendimas *Komisija prieš Jungtinę Karalystę* (C-98/04, Rink. p. I-4003, 18 punktas).

12 — 2006 m. birželio 15 d. Sprendimas *Komisija prieš Prancūziją* (C-255/04, Rink. p. I-5251, 24 punktas).

simo svarstymu. Dėl šios priežasties aš specialiai nenagrinėjau klausimo, ar atviroje jūroje teikiamos vilkimo paslaugos, jei Reglamentas Nr. 3577/92 joms nėra taikomas, vis dėlto patenka į kitų Bendrijos teisės nuostatų taikymo sritį.

25. Taip pat yra suprantama, kad Reglamentas Nr. 3577/92 1 straipsnis įtvirtina laisvės teikti jūrų kabotažo paslaugas Bendrijoje principą<sup>13</sup>, žinoma, jei atitinkamos paslaugos patenka į reglamento taikymo sritį. Todėl jūrų kabotažo sektoriuje buvo apibrėžtos šio principo taikymo sąlygos, numatytos EB 49 ir 51 straipsniuose<sup>14</sup>. Teisingumo Teismas taip pat jau taikė šias EB 49 straipsnyje įtvirtintas taisykles Reglamento Nr. 4055/86<sup>15</sup> ir Reglamento Nr. 3577/92<sup>16</sup> atžvilgiu.

13 – 2004 m. spalio 21 d. Sprendimas *Komisija prieš Graikiją* (C-288/02, Rink. p. I-10071, 29 punktas). Atsižvelgiant į reglamento taikymo sritį, steigimosi laisvė turi būti aiškinama kaip numatanti jūrų kabotažo paslaugų teikimą valstybėje narėje.

14 – 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas *Analir* (C-205/99, Rink. p. I-1271, 20 punktas).

15 – Žr., pavyzdžiui, 2002 m. birželio 13 d. Sprendimą *Sea-Land Service ir Nedlloyd Lijnen* (sujungtos bylos C-430/99 ir C-431/99, Rink. p. I-5235, p. 30–32).

16 – Žr., pavyzdžiui, 2006 m. kovo 9 d. Sprendimą *Komisija prieš Ispaniją* (C-323/03, Rink. p. I-2161, 44 ir 45 punktai bei tolesnė analizė). Aš pabrėžiu skirtumą tarp laisvės teikti paslaugas taisyklių, numatytų EB 49 straipsnyje, taikymo pagal Reglamentus Nr. 4055/86 ir Nr. 3577/92 ir paties EB 49 straipsnio taikymo. Šis skirtumas yra aiškiai nurodytas 1994 m. gegužės 17 d. Sprendime *Corsica Ferries Italia* (C-18/93, Rink. p. I-1783). Šioje byloje Teisingumo Teismo buvo prašoma nustatyti, ar nacionalinės taisyklės, kurios, jo nuomone, patenka į Reglamento N. 4055/86 taikymo sritį, yra suderinamos su EB 49 straipsniu (tuo metu – EB sutarties 59 straipsnis). Teisingumo Teismas taikė tame straipsnyje numatytą nediskriminavimo principą, tačiau aiškiai nurodydamas, kad jis tai darė remdamasis EB 51 straipsnio 1 dalimi (tuo metu – EB sutarties 61 straipsnio 1 dalis), EB 80 straipsnio 2 dalimi (tuo metu – EB sutarties 84 straipsnio 2 dalis) ir Reglamento Nr. 4055/86 1 straipsniu (žr. sprendimo 22–37 punktus).

26. Mano nuomone, aišku (ir Graikija ištis rimtai netvirtina priešingai), kad jei vilkimo atviroje jūroje paslaugoms Reglamentas Nr. 3577/92 yra taikomas, pirmiau nurodytos Teisingumo Teismo praktikos taikymas turėtų lemti Teisingumo Teismo sprendimą patenkinti ieškinį.

27. Taigi šio ieškinio patenkinimas arba atmetimas priklauso nuo atsakymo į vienintelį klausimą: ar vilkimo atviroje jūroje paslaugos patenka į Reglamento Nr. 3577/92 taikymo sritį, apibrėžtą jo 2 straipsnio 1 dalyje.

*Ryšys tarp bendro laisvės teikti paslaugas principo ir „paslaugų transporto srityje“*

28. Paslaugų teikimą apskritai jau liberalizavo EB 49 straipsnis. Tačiau Sutartis daro išimtį „paslaugoms transporto srityje“, EB 51 straipsnio 1 dalyje numatydama, kad laisvę teikti tokias paslaugas „reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies nuostatos“. Kadangi šiai paslaugų kategorijai taikoma išimtis iš bendros taisyklės, ji, vadovaujantis įprastomis aiškinimo taisyklėmis, turėtų būti aiškinama siaurai. Tai reiškia, kad

ši išimtis taikoma tik paslaugoms, kurių esmė yra „transportavimas“. Jei paslaugos patenka į išimties taikymo sritį, specialios nuostatos, priimtos vadovaujantis dabartinio EB 80 straipsnio 2 dalimi, yra būtinos norint (pavyzdžiui) priimti „normalias“ joms taikomas taisykles dėl laisvės teikti paslaugas.

kurių tiesioginis tikslas yra *taikyti* laisvės teikti paslaugas principą „transporto srityje“, sąvokos, apibrėžiančios atitinkamų paslaugų klases, būtų aiškios ir nedviprasmiškos.

29. Mano nuomone, pagrįstai galima tvirtinti, kad dėl paslaugų, kurios yra susijusios, atsitiktinės ar pagalbinės transportavimo atžvilgiu (tačiau nuo jo atskiriamos), nėra būtina priimti specialių nuostatų, kad jos patektų į bendrų taisyklių dėl laisvės teikti paslaugas taikymo sritį, nes šios taisyklės joms jau yra taikomos. Toks argumentas atrodytų labiausiai pagrįstas paslaugų, kurios yra tik netiesiogiai susijusios su transportavimu, atžvilgiu. Tikriausiai egzistuoja kitos paslaugos, kurios yra taip glaudžiai susijusios su „pagrindinėmis“ transporto paslaugomis, kad jų teikimas taip pat turėtų (ar galėtų) būti liberalizuotas tik priėmus reglamentą EB 80 straipsnio 2 dalies pagrindu.

30. Bet kuriuo atveju, siekiant užtikrinti teisinį saugumą, tinkamą valstybių narių įsipareigojimų vykdymą ir skaidrumą (kad Bendrijos piliečiai galėtų aiškiai žinoti savo teisių pagal Bendrijos teisę apimtį), mano nuomone, yra svarbu, kad teisės aktuose,

31. Nėra jokia paslaptis, kad vilkimo paslaugos egzistuoja. Dėl šios priežasties tenka apgailestauti, kad Reglamente Nr. 3577/92 apie šias paslaugas yra visiškai neužsimeinama (vienaip ar kitaip).

*Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalies aiškinimas*

32. 2 straipsnio 1 dalis prasideda teiginiu, kad sąvoka „jūrų transporto paslaugos valstybėje narėje (jūrų kabotažas)“ yra „paprastai už užmokestį teikiamos paslaugos“. Bendrai pripažįstama, kad nagrinėjamos vilkimo paslaugos atitinka šią sąlygą. 2 straipsnio 1 dalyje toliau nurodoma, kad jūrų kabotažą „visų pirma sudaro“ trys veiklos rūšys: kontinentinis kabotažas, tiekimo atviroje jūroje paslaugos ir salų kabotažas<sup>17</sup>.

17 — Žr. pirmiau esantį 11 punktą.



33. Graikija teigia, kad tai yra išsamus į reglamento taikymo sritį patenkančių jūrų transporto paslaugų sąrašas. Šioje nuostatoje vartojamas graikų kalbos terminas (ειδικότερα) turi būti suprantamas kaip reiškiantis „tiksliau sakant“, o ne „visų pirma“. Jei 2 straipsnio 1 dalimi buvę siekiama pateikti tik pavyzdinį, o ne išsamų sąrašą, turėjo būti vartojamas žodis „pavyzdžiui“. Taigi, 2 straipsnio 1 dalis apima tik jūrų transporto paslaugas, įskaitant prekių ar keleivių vežimą. Vilkimas negali būti klasifikuojamas kaip transportavimas, apimantis prekių ar keleivių vežimą. Tai yra pagalbinė paslauga, kurios paskirtis – kelio užkirtimas žalos velkamam laivui atsiradimui. Ši paslauga apima velkamo laivo, o ne velkamame laive esančių keleivių arba prekių, vežimą. Velkamas laivas taip pat nėra prekė, o tik transporto priemonė, kuriai yra reikalinga pagalba.

34. Komisija teigia, jog žodžiai „visų pirma“ rodo, kad 2 straipsnio 1 dalyje pateikiamas sąrašas yra pavyzdinis ir kad jame pateikiamas jūrų transporto paslaugų apibrėžimas turėtų būti aiškinamas plačiau. Taigi jis turėtų būti aiškinamas kaip apimantis vilkimo paslaugas, nes tokios paslaugos iš tikrųjų yra jūrų transporto paslaugos, paprastai teikiamos už užmokestį.

35. Šiuo atžvilgiu aš sutinku su Komisija: mano nuomone, žodžiai „visų pirma“ reiškia, kad trys šioje nuostatoje apibrėžtos sąvokos

„kontinentinis kabotažas“, „tiekimu atviroje jūroje paslaugos“ ir „salų kabotažas“ nesudaro išsamaus paslaugų, kurios turi būti laikomos „jūrų transporto paslaugomis“ Reglamento Nr. 3577/92 prasme, sąrašo. Kitose mano analizuotose 2 straipsnio 1 dalies kalbinėse versijose vartojamos žodžiams „visų pirma“ analogiškos formuluotės<sup>18</sup> ir, mano nuomone, tai patvirtina teisės aktų leidėjo norą nurodyti jūrų transporto paslaugų, kurioms taikomas Reglamentas Nr. 3577/92, rūšis, o ne pateikti baigtinį jų sąrašą.

36. Mano nuomone, Teisingumo Teismas gali nagrinėti šį ieškinį dviem būdais. Jis gali apibrėžti pagrindinius į 2 straipsnio 1 dalį aiškiai *įtrauktų* sąvokų apibrėžimų požymius, o tada kelti klausimą, ar vilkimo paslaugos dėl savo pobūdžio gali būti protingai pri-lyginamos šioms paslaugoms (net jei kontinentinio kabotažo, tiekimo atviroje jūroje ir salų kabotažo sąvokos jų aiškiai ir neapima), kad jas apimtų sąvokos apibrėžimas, atsi-žvelgiant į vartojamus žodžius „visų pirma“. Kitas būdas – rengiant teisės aktą padarytos spragos ištaisymas (kaip aiškiai nurodo Komisija), nurodant, kad vilkimo paslaugos taip „akivaizdžiai“ yra jūrų transporto paslaugų dalis, jog Bendrijos teisės aktų leidėjas

18 – Pavyzdžiui, versijoje ispanų kalba vartojami žodžiai „en particular“, vokiečių kalba – „insbesondere“, prancūzų kalba – „notamment“, italų kalba – „in particolare“, olandų kalba – „omvatten“, švedų kalba – „i synnerhet“.

„turėjo“ ketinti įtraukti jas į Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalyje pateikiamą sąvokos apibrėžimą, net jei joms ir nėra būdingos pagrindinės a, b ir c punktuose nurodytų veiklos rūšių savybės.

37. Trys 2 straipsnio 1 dalyje tiesiogiai nurodytos kabotažo rūšys yra pagrindinės veiklos, kurios, Bendrijos teisės aktų leidėjo nuomone, turi būti klasifikuojamos kaip „jūrų transporto paslaugos“. Be to, kad jos yra paprastai už užmokestį teikiamos paslaugos, kontinentiniam kabotažui, tiekimo atviroje jūroje paslaugoms ir salų kabotažui taip pat bendra tai, kad jas sudaro i) „keleivių arba prekių vežimas jūra“ ii) tarp dviejų toje pačioje valstybėje narėje esančių taškų – žemyne, saloje ar jūrų įrenginyje arba struktūroje, esančių tos pačios valstybės narės kontinentiniame šelfe.

38. Tai nestebina. Mano nuomone, žodžiai „jūrų transportas“ savaime reiškia keleivių ir (arba) krovinių gabenimą jūra tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos. Tokių jūrų transporto supratimą taip pat lemia jūrų transporto paslaugų, tiesiogiai paminėtų Reglamente Nr. 4055/86<sup>19</sup> ir ankstesniame reglamente, taikančio laisvės teikti paslaugas principą Bendrijos jūrų transporto paslau-

goms, projekte<sup>20</sup> (kuris nebuvo priimtas), pobūdis.

39. Kitos šiuos kriterijus atitinkančios situacijos (pvz., keleivių arba prekių vežimas jūra tarp dviejų taškų toje pačioje valstybėje narėje), mano nuomone, atsižvelgiant į žodžius „visų pirma“, pagrįstai gali būti priskiriamos Reglamento 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžtai sąvokai. Tačiau natūrali sąvokos apibrėžimo, kaip jis yra suformuluotas, taikymo sritis dėl savo esmės gali būti šios apimties.

40. Norėdama įrodyti, kad vilkimo atviroje jūroje paslaugos patenka į reglamento taikymo sritį, atsakyme Komisija rėmėsi savo pačios parengtu komunikatu dėl Reglamento Nr. 3577/92 aiškinimo<sup>21</sup>. Tačiau pačiame komunikate nepateikiama jokių argumentų, kodėl Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalis turėtų būti aiškinama būtent taip.

20 — Nurodytas 4 išnašoje. Reglamento projekto 2 straipsnio a–d punktuose minima: „keleivių arba prekių vežimas jūra tarp bet kurios vienos valstybės narės uostų, įskaitant šios valstybės užjūrio teritorijas“; „keleivių arba prekių vežimas jūra tarp bet kurios valstybės narės uosto ir įrenginių ar struktūrų valstybės narės kontinentiniame šelfe“; „keleivių arba prekių vežimas jūra tarp bet kurios valstybės narės uosto ir bet kurios kitos valstybės narės uosto“; „valstybėje narėje įsteigtos laivybos bendrovės atliekamas keleivių arba prekių vežimas jūra tarp kitos valstybės narės uostų ir trečiosios šalies uostų“.

21 — Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonominių ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), KOM(2003) 595 galutinis. Visų pirma žr. 3.3 skyrių.

19 — Nurodytas pirmiau 5 išnašoje: žr. 1 straipsnio 4 dalies a ir b punktus.

Komunikate tik nurodoma, kad tekstas turi būti aiškinamas būtent taip. Tai nepadedą ieškant atsakymo į klausimą.

41. Gali atrodyti, kad labiau ribojantis požiūris, kurį aš analizuoju, prieštarauja Teisingumo Teismo požiūriui, kurio Teisingumo Teismas laikėsi keturiuose bylose, kuriose jis analizavo Reglamentą Nr. 3577/92: *Analir*, *Komisija prieš Graikiją*, *Komisija prieš Ispaniją*<sup>22</sup> ir *Agip Petroli*<sup>23</sup>. Tačiau, mano manymu, šiuo atveju egzistuoja esminis skirtumas.

42. Visose šiose bylose 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta sąvoka „jūrų kabotažas“ neabejotinai apėmė nagrinėjamas paslaugas, ir todėl tai buvo paslaugos, kurioms reglamentas iš esmės buvo taikomas. Teisingumo Teismui pateikti klausimai buvo susiję su tikslia reglamento taikymo sritimi. Ar norint teikti salų kabotažo paslaugas reikia gauti išankstinę administracijos leidimą ir, jei taip, kokiais atvejais (byla *Analir*)? Ar gali Graikija laikyti Peloponesą „sala“ ir ar ji gali taikyti nacionalines įgulos sukoplektavimo taisykles didesniems kaip 650 bruto tonažo Bendrijos kruiziniams laineriams, vykdančioms salų kabotažą (byla *Komisija prieš Graikiją*)? Ar pagal Reglamentą Nr. 3577/92 Vigo įlanka gali būti laikoma „jūra“, o Vigo, Cangas, Moaña ir Cies salos – „uostais“, kad pagal viešąją koncesiją įlankoje teikiams jūrų transporto paslaugoms būtų taikomas regla-

mentas (byla *Komisija prieš Ispaniją*)? Ar, siekdama išvengti piktnaudžiavimo, valstybė narė gali reikalauti, kad, siekiant pasinaudoti Reglamento Nr. 3577/92 3 straipsnio 3 dalimi (laivo vėliavos valstybės įgulos sukoplektavimo taisyklių taikymas), tarptautinė kelionė, vykstanti prieš ar po salų kabotažu esančią kelionę valstybės narės vandenyse, nebūtų „balastinė“ kelionė (byla *Agip Petroli*)?

43. Tačiau šioje byloje keliamas klausimas, ar nagrinėjamos paslaugos iš viso patenka į Reglamento Nr. 3577/92 taikymo sritį. Mano nuomone, toks klausimas savo pobūdžiu skiriasi tiek nuo klausimų, susijusių su konkrečių (neapibrėžtų) sąvokų aiškinimu, tiek nuo klausimų, susijusių su valstybės narės tebeturimais įgaliojimais reguliuoti dalykus, kuriems taikomas reglamentas (pvz., užkirsti kelią piktnaudžiavimui arba siekti teisėtų saugumo tikslų).

44. Todėl toliau aš analizuosiu, ar vilkimo paslaugos atitinka šiuos du kriterijus, ar jų neatitinka, t. y. ar jos apima i) „keleivių arba prekių vežimą jūra“ ii) tarp dviejų toje pačioje valstybėje narėje esančių taškų.

22 — Nurodytos pirmiau atitinkamai 14, 13 ir 16 išnašose.

23 — 2006 m. balandžio 6 d. Sprendimas *Agip Petroli* (C-456/04, Rink. p. I-3395).

*Vilkimo paslaugų prigimtis*

45. Vilkimas dažniausiai neapima tiesioginio prekių arba keleivių vežimo jūra. Jis apima judėjimo pagalbą, teikiamą laivui, gręžimo įrenginiui, platformai ar plūduriui<sup>24</sup>. Paprastai tikslas, dėl kurio teikiamos vilkimo paslaugos, skiriasi nuo tikslo, dėl kurio teikiamos tiesiogiai 2 straipsnio 1 dalyje nurodytos jūrų kabotažo paslaugos.

46. Pateikiamas pavyzdys padės geriau suprasti šį klausimą. Įsivaizduokime tanklaivį su sugedusiu varikliu, dreifuojantį už penkių jūrmilių į pietvakarius nuo Lizardo iškyšulio<sup>25</sup> pučiant 4 balų stiprumo pietų vėjui, bangoms judant pietvakarių kryptimi ir Lamanšo sąsiauryje kylant potvyniui. Siekdamas išvengti įgulos narių gyvybei kylančio pavojaus, pavojaus netekti krovinio, pavojaus pažeisti korpusą ir bet kokios dėl to galinčios atsirasti žalos gamtai, tanklaivio kapitonas neabejotinai radijo ryšio pagalba paprašytų

skubių vilkimo paslaugų iš bent vieno jūrinio vilkiko. Toks vilkimas, savaime aišku, būtų reikalingas tam, kad laivas galėtų saugiai užbaigti savo kelionę ir saugiai nugabentų naftos krovinį į paskirties vietą. Tačiau paprastai tai nebūtų vertinama kaip naftos ar tanklaivio „vežimas“. Velkantis laivas, padedantis kitam laivui manevruojant, suteikiantis laivui papildomos varomosios jėgos arba pakeičiantis jo variklius gedimo ar avarijos atveju, teikia pagalbą laivui, kuris veža keleivius arba prekes. Jis pats nėra vežantysis laivas.

24 — Kiek man pavyko išsiaiškinti, pozicijos, kurių laikomasi valstybių narių nacionalinėje teisėje, skiriasi. Pavyzdžiui, Prancūzijos teisės mokslininkai kėlė klausimą, ar vilkimo paslaugų sutartis yra sutartis dėl samdomų paslaugų (pagal kurią vilkiko įgula teikia paslaugą velkamam laivui), ar „pervežimo paslaugų sutartis“, pagal kurią velkamo laivo judėjimą lemia „vežėjas“ (vilkikas) (žr. Pestel-Debord „Le remorquage maritime: controverses et contentieux“, *Le Droit Maritime Français*, 2003, p. 324–327). Tačiau net ir pagal pastarąjį sąvokos apibrėžimą vilkimo paslaugos nebūtų laikomos i) prekių ar keleivių vežimu (nes „vežamas“ pats velkamas laivas, o ne tai, kas yra jame) ar ii) vežimu iš išvykimo vietos į nurodytą paskirties vietą. Anglijos teisėje laikomasi nuomonės, kad vilkikas negali būti laikomas vežėju velkamo laivo atžvilgiu (Davison ir Snelson „The Law of Tobago“, 1990, p. 2). Anglijos teisėje bendrai priimtas vilkimo sąvokos apibrėžimas numato, kad velkamam laivui iš vilkiko nereikia nieko daugiau nei pagreitinti jo kelionę“ (ten pat, p. 1).

25 — Lizardo iškyšulys, Kornvalis.

47. Gali būti, kad kai kurie atvejai (pvz., jūrinis vilkikas velka gręžimo įrenginį, platformą ar plūdūrą į numatytą vietą) gali būti lyginami su įprastu prekių vežimu<sup>26</sup>. Tačiau savo ieškinyje ir sprendime, kokį prašo priimti, Komisija nebando skirstyti įvairių veiklos rūšių, kurias gali vykdyti vilkimo paslaugas teikiantys laivai. Dėl šios priežasties aš manau, kad nagrinėdamas šį ieškinį Teisingumo Teismas turėtų apskritai vertinti vilkimo paslaugas.

26 — Tačiau tokius vilkimus reglamentuojantys susitarimai paprastai būna kur kas sudėtingesni, nei įprasto prekių arba keleivių vežimo jūra atvejais (žr. Pestel-Debord, p. 327–335, Davison ir Snelson, p. 15–30, nurodyti pirmiau 24 išnašoje).

48. Jei aš neklystu teigdama, kad pagal Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalį „jūrų transporto paslaugos“ turi apimti keleivių ir (arba) prekių vežimą tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos, galima daryti išvadą, kad ši sąvoka paprastai neapima vilkimo paslaugų.

49. Mano nuomone, Teisingumo Teismas neturėtų aiškinti Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalies kaip apimančios bet kokias paslaugas, kurios kaip nors yra susijusios, atsitiktinės ar pagalbinės jūros transporto paslaugų teikimo valstybėse narėse atžvilgiu, neatsižvelgiant į tai, ar šioms paslaugoms yra būdingi pagrindiniai paslaugų požymiai, tiesiogiai apibrėžti 2 straipsnio 1 dalyje.

50. Pirma, tokiam aiškinimui nėra pagrindo Reglamento Nr. 3577/92 preambulėje ar norminėse nuostatose.

51. Reglamento Nr. 3577/92 preambulė aiškiai numato, kad šiuo reglamentu nebuvo siekiama iškart sukurti visiškai liberalizuotos visų su jūrų transportu susijusių paslaugų teikimo rinkos. Aštunta konstatuojamoji dalis numato, kad laisvė teikti paslaugas „turėtų būti įgyvendinama palaipsniui ir nebūtinai nustatoma vienodu būdu visoms susijusioms paslaugoms“. 10 straipsnis numato, kad Komisija kas dveji turi pateikti Tarybai šio reglamento įgyvendinimo atas-

kaitą ir prireikus taip pat pateikti reikiamus pasiūlymus. Be to, Teisingumo Teismas neseniai patvirtino, jog „primintina, kad reglamentu siekiama liberalizavimo tikslas, <...> kuris yra panaikinti apribojimus teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse, dar nėra visiškai pasiektas“<sup>27</sup>. Atrodo, jog Komisija nepareikė papildomo pasiūlymo, kad laisvės teikti paslaugas principas turėtų būti taikomas konkrečiai atviroje jūroje teikiamoms vilkimo paslaugoms<sup>28</sup>.

52. Antra, jei laikytume, kad Reglamento Nr. 3577/92 2 straipsnio 1 dalis apima bet kokias paslaugas, kurios bet koku būdu yra susijusios, atsitiktinės ar pagalbinės jūrų transporto paslaugų teikimo valstybėse narėse atžvilgiu, neatsižvelgiant į tai, ar šioms paslaugoms yra būdingi pagrindiniai šioje dalyje tiesiogiai apibrėžti jūrų kabotažo požymiai, būtų labai sunku, jei iš viso įmanoma, remiantis šiuo tekstu nustatyti, ką iš tiesų apima jūrų transporto paslaugų sąvoka (tokiu būdu paneigiant 2 straipsnio 1 dalies, kaip apibrėžimo, paskirtį). Toks aiškinimas prieštarautų teisinio saugumo

27 — Sprendimo *Agip Petroli*, nurodyto 23 išnašoje, 13 punktą.

28 — Padarius priedaidą, kad toks pasiūlymas yra išties reikalingas tam, kad Sutarties nuostatos dėl laisvės teikti paslaugas būtų taikomos vilkimo paslaugoms: žr. diskusiją pirmiau esančiuose 29 ir 30 punktuose.

principui. Tai išsiaiškinti gali padėti šis pavyzdys.

53. Tarkime, kad laikomės pasiūlymo aiškinti 2 straipsnio 1 dalį kaip apimančią bet kokias paslaugas, kaip nors „susijusias“, „atsitiktines“ ar „papildomas“ jūrų transporto paslaugų teikimo atžvilgiu. Laikantis tokio požiūrio būtų sunku Reglamento Nr. 3577/92 taikymo sričiai nepriskirti kai kurių ar visų šių veiklų (pavyzdžiui): hidrografinių laivų (kurie teikia duomenis, būtinus žemėlapiams taisyti ir atnaujinti) veikla, žemsiurblių (kurios užtikrina kanalų tinkamumą tam tikros gramzdos laivams) veikla, locmanų laivų (locmanų paslaugos kartais yra neprivalomos, kartais – privalomos) veikla, mažų laivų ir laivų, dedančių navigacinius ženklus ir plūdurus (visa tai būtina navigacijai) veikla, laivų ar automatinių pranešimo stočių, teikiančių oro prognozių laivybai duomenis (meteorologija yra esminis saugios navigacijos elementas) veikla ir gelbėjimo laivų (pagrindiniai gelbėtojai ekstremaliais atvejais) veikla. Visos šios veiklos rūšys yra susijusios su paslaugų, kurios vienaip ar kitaip prisideda prie jūrų transporto, teikimu. Tad kur turėtų būti nustatyta riba? Akivaizdu, kad toks požiūris nustatytų iš esmės neribotą 2 straipsnio 1 dalies apimtį ir nebūtų atsižvelgiama į tai, kad šios nuostatos paskirtis yra apibrėžti jūrų transporto paslaugas, patenkančias į Reglamento Nr. 3577/92 taikymo sritį.

54. Atsižvelgdama į visa tai, darau išvadą, kad Graikijos teritoriniuose vandenyse leidu-

si teikti vilkimo paslaugas atviroje jūroje tik laivams su Graikijos vėliava, Graikija nepažeidė Reglamento Nr. 3577/92 1 straipsnio, nes vilkimo paslaugos nepatenka į šiuo metu galiojančio Reglamento Nr. 3577/92 taikymo sritį. Komisija neprašė Teisingumo Teismo pripažinti, kad nacionalinės teisės aktai, kuriems ji prieštarauja (kurių poveikis akivaizdžiai skiriasi, nelygu pilietybė), pažeidžia kitus Bendrijos teisės aspektus. Taigi Komisijos ieškiny s turėtų būti atmetas.

#### **Dėl bylinėjimosi išlaidų**

55. Savo atsiliepime į ieškinį Graikijos Respublika prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas. Nematau priežasties, dėl kurios būtų galima nukrypti nuo įprastos Teisingumo Teismo praktikos. Todėl pagal Procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį Komisijai turėtų būti nurodyta padengti bylinėjimosi išlaidas.

## **Išvada**

56. Atsižvelgdama į pirmiau išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui:

- atmesti ieškinį,
  
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.