

TEISINGUMO TEISMO (antroji kolegija) SPRENDIMAS

2009 m. birželio 4 d.\*

Byloje C–142/05

dėl *Luleå tingsrätt* (Švedija) 2005 m. vasario 22 d. Sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2005 m. kovo 24 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**Åklagaren**

prieš

**Percy Mickelsson,**

**Joakim Roos,**

\* Proceso kalba: švedų.

TEISINGUMO TEISMAS (antroji kolegija),

kuri sudaro kolegijos pirmininkas C. W. A. Timmermans, teisėjai J. Makarczyk, P. Kūris, G. Arestis (pranešėjas) ir J. Klučka,

generalinė advokatė J. Kokott,  
posėdžio sekretorius J. Swedenborg, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2006 m. liepos 13 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- P. Mickelsson ir J. Roos, atstovaujamų advokatų P. Olofsson ir H. Tiberg,
- Švedijos vyriausybės, atstovaujamos A. Kruse,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos M. Lumma ir U. Forsthoff,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos E. Riedl ir G. Eberhard,

- Norvegijos vyriausybės, atstovaujamos A. Eide, F. Platou Amble ir G. Hanssen,
  
- Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos L. Ström van Lier ir M. van Beek,

susipažinęs su 2006 m. gruodžio 14 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

### Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su EB 28–30 straipsnių, 1994 m. birželio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/25/EB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su pramoginiais laivais, suderinimo (OL L 164, p. 15; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 13 t., p. 196), iš dalies pakeistos 2003 m. birželio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/44/EB (OL L 214, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 31 t., p. 409; toliau – Direktyva 94/25), išaiškinimu.
  
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant baudžiamąją bylą, iškeltą *Åklagaren* (prokuratūros) P. Mickelsson ir J. Roos dėl draudimo, numatyto Reglamente 1993:1053 dėl asmeninių laivų naudojimo (förrordning (1993:1053) om användning av vattenskoter), iš dalies pakeistame Reglamente 2004:607 (förrordning (2004:607)); toliau – nacionalinis reglamentas), naudoti asmeninius laivus nepaisymo.

## **Teisinis pagrindas**

### *Bendrijos teisės aktai*

- 3 Pagal Direktyvos 94/25 antrą konstatuojamąją dalį:

„<...> įvairiose valstybėse narėse galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pramoginių laivų saugos techninius reikalavimus, taikymo sritis ir turinys skiriasi; <...> kadangi dėl tokių skirtumų vidaus rinkoje gali atsirasti kliūčių prekybai ir nevienodos konkurencijos sąlygos“.

- 4 Direktyvos 94/25 trečioje konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„<...> nacionalinės teisės aktų derinimas yra vienintelis būdas šias laisvos prekybos kliūtis pašalinti; <...> kadangi atskiros valstybės narės negali šio siekimo tinkamai įgyvendinti; <...> kadangi ši direktyva nustato tik tuos reikalavimus, kurie yra esminiai pramoginių laivų judėjimo laisvei.“

- 5 Direktyvos 94/25 1 straipsnyje apibrėžta šios direktyvos taikymo sritis. Ši nuostata pakeista Direktyvos 2003/44/EB 1 straipsnyje pateiktu tekstu, kuriuo ši taikymo sritis išplėsta siekiant įtraukti ir asmeninius laivus.

6 Direktyvos 94/25 2 straipsnyje „Pateikimas rinkai ir pradėjimas eksploatuoti“ nurodyta:

„1. Valstybės narės imasi visų reikalingų priemonių, kad užtikrintų, jog 1 straipsnio 1 dalyje paminėti gaminiai gali būti pateikti rinkai ir pradėti eksploatuoti naudojant juos pagal paskirtį tik tuo atveju, jei jie, būdami teisingai sukonstruoti ir eksploatuojami, nekeltų grėsmės asmenų saugai ir sveikatai, turtui ar aplinkai.

2. Šios direktyvos nuostatos nekliudo valstybėms narėms laikantis (EB) Sutarties priimti nuostatų, reglamentuojančių tam tikruose vandenyse navigaciją siekiant apsaugoti aplinką, vandens kelių sistemą ir užtikrinti vandens kelių saugą, jeigu dėl to nereikia šią direktyvą atitinkančių laivų modifikuoti.“

7 Direktyvos 94/25, iš dalies pakeistos Direktyva 2003/44/EB, 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės nedraudžia, neriboja ir nekliudo pateikti rinkai ir (arba) pradėti savo teritorijoje eksploatuoti 1 straipsnio 1 dalyje paminėtų gaminių, turinčių IV priede paminėtą ženklą „CE“, rodantį, kad jie atitinka visas šios direktyvos nuostatas, įskaitant II skyriuje nustatytas atitikties procedūras.“

8 Direktyvos 2003/44/EB 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2004 m. birželio 30 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai. Valstybės narės taiko šias priemones nuo 2005 m. sausio 1 d.“

*Nacionalinės teisės aktai*

9 Nacionalinis reglamentas įsigaliojo 2004 m. liepos 15 dieną.

10 Šio reglamento 1 straipsnyje nustatyta:

„Šio reglamento prasme asmeniniai laivai – tai trumpesni nei 4 m laivai: 1) su vidaus degimo varikliu, turintys vandens srauto pompą kaip pirminį varymo šaltinį; ir 2) suprojektuoti taip, kad juos valdo žmogus ar žmonės, sėdėdami, stovėdami ar klūpėdami ant korpuso, o ne jo viduje.“

11 Minėto reglamento 2 straipsnyje numatyta:

„Asmeniniai laivai gali būti naudojami tik bendro naudojimo laivybos keliuose ir 3 straipsnio pirmojoje pastraipoje nurodytuose vandenyse.“

12 Pagal nacionalinio reglamento 3 straipsnį:

„*Länsstyrelsen* (prefektūra) gali nustatyti, kokuose provincijos vandenyse, išskyrus bendro naudojimo vandens kelius, gali būti naudojami asmeniniai laivai. Tačiau tokia norma turi būti bet kuriuo atveju priimta dėl:

- 1) vandenų, kuriuos žmogaus veikla veikia taip stipriai, kad galimas naudojant asmeninius laivus keliamas triukšmas ar kiti trikdžiai negali būti laikomi dideliu visuomenės ar aplinkos trikdymu;
- 2) vandenų, kurie nėra šalia gyvenamųjų ar atostogų namelių teritorijų ir kurie turi nedidelės reikšmės gamtos ir aplinkos apsaugai, biologinei įvairovei, veiklai lauke, sportinei ar profesionaliai žūklei; ir
- 3) kitų vandenų, kuriuose asmeninių laivų naudojimas netrukdo visuomenei, keldamas triukšmą ar kitus trikdžius, ir nekelia grėsmės padaryti žalą ar stipriai sutrikdyti fauną ar florą arba pernešti užkrečiamas ligas.

Be to, *länsstyrelsen* gali priimti taisykles dėl bendro naudojimo laivybos kelių asmeninių laivų naudojimui – jeigu tai reikalinga, siekiant užkirsti kelią trikdymams ar grėsmei pagal pirmosios pastraipos 3 punktą – ir dėl kelių, vedančių iki bendro naudojimo laivybos kelių.“

- 13 Nacionalinio reglamento 5 straipsnyje numatyta, kad asmenys, kurie naudoja asmeninį laivą pažeisdami šio reglamento 2 ar 3b straipsnį arba remiantis 3 straipsniu priimtas taisykles, baudžiami pinigine bauda.

## **Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

- 14 *Åklagaren* pateikė reikalavimą *Luleå tingsrätt* (Liuleo apygartos teismas) pradėti procesą dėl P. Mickelsson ir J. Roos. Prokuratūra kaltina juos 2004 m. rugpjūčio 8 d. naudojus asmeninius laivus vandenyse, kuriuose tokių laivų naudojimas draudžiamas pagal Švedijos reglamentą. Minėti kaltinamieji neginčija faktinių aplinkybių, tačiau nurodo, kad nurodyto reglamento taikymas prieštarauja EB 28 straipsniui ir Direktyvai 94/25.



15 Šiomis aplinkybėmis *Luleå tingsrätt* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos du prejudicinius klausimus:

„1. a) Ar EB 28–30 straipsniai draudžia tokius nacionalinės teisės aktus, koks yra (nacionalinis) reglamentas, leidžiančius asmeninius laivus naudoti tik bendro naudojimo laivybos keliuose arba tik vandenyse, kuriuose jų naudojimą leidžia vietos valdžios institucijos?

b) Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai: ar EB 28–30 straipsniai draudžia valstybei narei taikyti tokias nuostatas taip, kad asmeninių laivų būtų draudžiama naudoti ir vandenyse, dėl kurių naudojimo vietos valdžios institucijos nėra nusprendusios?

2. Ar Direktyva (94/25) draudžia nacionalinės teisės aktus, kurie neleidžia naudoti tokių asmeninių laivų?“

### **Dėl prejudicinių klausimų**

16 Šiais klausimais, kurie nagrinėtini kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyva 94/25 arba prireikus EB 28 ir 30 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad jais draudžiami nacionalinės teisės aktai, kokie nagrinėjami pagrindinėje byloje, kurie draudžia naudoti asmeninius laivus už pažymėtų laivybos kelių ribų.

*Dėl Direktyvos 94/25 aiškinimo*

- 17 Iš dalies pakeitus Direktyvos 94/25 pradinės redakcijos 1 straipsnį, Direktyva 2003/44/EB buvo išplėsta pirmosios direktyvos taikymo sritis, siekiant įtraukti ir asmeninius laivus.
- 18 Pagal Direktyvos 2003/44/EB 3 straipsnio 1 dalį valstybės narės turėjo priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2004 m. birželio 30 d., įgyvendina šią direktyvą. Valstybės narės turėjo pradėti taikyti šias priemones nuo 2005 m. sausio 1 dienos.
- 19 Iš to išplaukia, kad Direktyva 2003/44/EB nebuvo taikoma tuo metu, kai susiklostė pagrindinės bylos aplinkybės, susijusios su asmeniniais laivais.
- 20 Be to, Direktyvos 94/25 2 straipsnio 2 dalyje aiškiai nustatyta, kad jos nuostatos nekliaudo valstybėms narėms laikantis Sutarties priimti nuostatų, reglamentuojančių tam tikruose vandenyse navigaciją siekiant apsaugoti aplinką, vandens kelių sistemą ir užtikrinti vandens kelių saugą, jeigu dėl to nereikia modifikuoti minėtą direktyvą atitinkančių laivų.
- 21 Todėl, atsižvelgiant į jos 2 straipsnio 2 dalį, šia direktyva nedraudžiamos nacionalinės teisės normos, kurios, siekiant apsaugoti aplinką, draudžia naudoti asmeninius laivus tam tikruose vandenyse, jei jos nepažeidžia Sutarties nuostatų.
- 22 Ginčijamas nacionalinis reglamentas, nagrinėjamas pagrindinėje byloje, priklauso nacionalinių priemonių, numatytų šioje Direktyvos 94/25 nuostatoje, kategorijai. Iš tiesų šiame reglamente nustatytas bendras draudimas naudoti asmeninius laivus ne

bendrojo naudojimo laivybos keliuose. Pagal šio reglamento 3 straipsnio pirmąją pastraipą *länsstyrelsen* gali nustatyti, kokiuose provincijos vandenyse, išskyrus bendro naudojimo vandens kelius, gali būti naudojami asmeniniai laivai. Tačiau *länsstyrelsen* privalo bet kuriuo atveju priimti tokias normas dėl minėto reglamento 3 straipsnio 1–3 punktuose nurodytų vandenų.

- 23 Todėl svarbu išnagrinėti, ar EB 28 ir 30 straipsniai prieštarauja nacionalinės teisės normoms, nagrinėjamos pagrindinėje byloje.

*Dėl EB 28 ir 30 straipsnių aiškinimo*

- 24 Reikia priminti, kad valstybės narės priimtose priemonėse, kurių tikslas ar poveikis yra nepalankesnis kitų valstybių narių kilmės prekių vertinimas, turi būti laikomos „kiekybiniam importo apribojimui lygiaverčio poveikio priemonėmis“ EB 28 straipsnio prasme; taip pat ir kliūtys laisvam prekių judėjimui, atsirandančios nesant suderintų nacionalinės teisės aktų dėl kitose valstybėse narėse teisėtai pagamintoms ir parduodamoms prekėms taikomų taisyklių dėl sąlygų, kurias turi atitikti šios prekės, net jeigu šios taisyklės vienodai taikomos visiems gaminimams, nes šio taikymo negalima pateisinti bendruoju interesu, kuris leistų reikalavimams dominuoti laivo prekių judėjimo atžvilgiu (šiuo klausimu žr. 1979 m. vasario 20 d. Sprendimo *Rewe-Zentral*, vadinamojo „Cassis de Dijon“, 120/78, Rink. p. 649, 6, 14 ir 15 punktus; 1997 m. birželio 26 d. Sprendimo *Familiapress*, C-368/95, Rink. p. I-3689, 8 punktą ir 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Deutscher Apothekerverband*, C-322/01, Rink. p. I-14887, 67 punktą). Į tokią sąvoką taip pat patenka bet kuri kita priemonė, kliudanti kitų valstybių narių kilmės prekėms patekti į valstybės narės rinką (žr. 2009 m. vasario 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-110/05, Rink. p. I-519, 37 punktą).
- 25 Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad tuo metu, kai susiklostė pagrindinės bylos aplinkybės, nebuvo nustatyti asmeninių laivų navigacijai skirti vandenys, todėl naudoti asmeninius laivus buvo galima tik bendro naudojimo laivybos

keliuose. Tačiau kaltinamieji pagrindinėje byloje ir Komisija tvirtina, kad šie keliai skirti komercinio pobūdžio sunkiasvorių transporto priemonių eismui, ir dėl to tampa pavojinga naudoti asmeninius laivus, ir kad bet kuriuo atveju didžioji Švedijos laivybos vandenų dalis yra už minėtų kelių ribų. Todėl realios galimybės naudoti asmeninius laivus Švedijoje būtų minimalios.

26 Net jei pagrindinėje byloje nagrinėjamų nacionalinės teisės aktų tikslas ar poveikis nėra nepalankesnis kitų valstybių narių kilmės prekių vertinimas – tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, – apribojimas naudoti prekę valstybės narės teritorijoje, atsižvelgiant į kiekį, gali daryti didelį poveikį vartotojų elgesiui, o tai savo ruožtu gali turėti įtakos šios prekės pateikimui į rinką šioje valstybėje narėje (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Italiją* 56 punktą).

27 Iš tiesų vartotojai, žinodami, kad jiems tokiais teisės aktais suteikiamas labai ribotas leidimas, praktiškai būtų visiškai nesuinteresuoti pirkti tokių prekių (šiuo klausimu žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Italiją* 57 punktą).

28 Šiuo atžvilgiu, kai nacionalinės teisės normos, reglamentuojančios vandenų ir laivybos kelių nustatymą, trukdytų asmeninių laivų naudotojams jais tinkamai ir pagal tokių produktų paskirtį naudotis arba smarkiai apribotų jų naudojimą, – tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, – tokios taisyklės kliudytų pateikti šias prekes atitinkamai nacionalinei rinkai ir nuo to momento, jei tai pateisinama remiantis EB 30 straipsniu arba privalomais bendrojo intereso reikalavimais, reikštų priemonę, kurios poveikis lygiavertis kiekybiniais importo apribojimams, uždraustą pagal EB 28 straipsnį.

- 29 Be to, abiem atvejais nacionalinė nuostata turi būti tinkama užtikrinti ja siekiamo tikslo įgyvendinimą ir neviršyti to, kas būtina jam pasiekti (žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Italiją* 59 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 30 Švedijos vyriausybė teigia, kad nacionalinį reglamentą pateisina aplinkos apsaugos ir EB 30 straipsnyje numatyti tikslai. Leidus naudoti asmeninius laivus tik nustatytuose vandenyse, būtų galima, be kita ko, išvengti nepriimtinių aplinkos trikdymų. Iš tiesų asmeninių laivų naudojimas turėtų neigiamų padarinių faunai, visų pirma, kai tokia priemonė naudojama ilgą laiką nedideliame plote arba varoma dideliu greičiu. Skleidžiamas triukšmas trukdytų žmonėms ir gyvūnams, visų pirma tam tikrų saugomų rūšių paukščiams. Be to, leidus plaukioti asmeniniams laivams padidėtų gyvūnų ligų sklaida.
- 31 Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad pagal EB 30 straipsnį EB 28 straipsnio nuostatos neklaido taikyti prekių importo draudimų arba apribojimų, jei jie yra pateisinami žmonių, gyvūnų ar augalų sveikatos bei gyvybės apsaugos sumetimais.
- 32 Be to, pagal nusistovėjusią teismų praktiką nacionalinės priemonės, galinčios riboti Bendrijos vidaus prekybą, gali būti pateisinamos imperatyviais aplinkosaugos reikalavimais, jeigu nagrinėjamos priemonės yra proporcingos siekiamo tikslo atžvilgiu (žr. 2008 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Komisija prieš Austriją*, C-524/07, 57 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).
- 33 Aplinkos apsaugos, žmonių, gyvūnų ir augalų sveikatos bei gyvybės apsaugos tikslai šiuo atveju glaudžiai susiję, todėl juos būtina analizuoti kartu, kad būtų galima įvertinti, ar nacionalinės teisės aktai, nagrinėjami pagrindinėje byloje, yra pateisinami.

- 34 Neginčytina, kad asmeninių laivų naudojimo apribojimas arba uždraudimas būtų tinkamos priemonės aplinkai apsaugoti. Tačiau siekiant, kad nacionalinės teisės aktai būtų laikomi pateisinamais, nacionalinės valdžios institucijos turi dar kartą parodyti, kad laisvo prekių judėjimo ribojantis poveikis neviršija to, kas būtina minėtam tikslui pasiekti.
- 35 Švedijos vyriausybė teigia, kad uždraudus naudoti asmeninius laivus tokių laivų naudotojai dar galėtų naudoti ne mažiau kaip 300 bendro naudojimo laivybos kelių Švedijos pakrantėje ir didžiuosiuose ežeruose – tai labai plati zona. Be to, dėl geografinės šių vandens teritorijų Švedijoje padėties nebūtų ištrauktos priemonės, kurių pobūdis kitoks nei nustatyta pagrindinėje byloje nagrinėjamo nacionalinio reglamento nuostatose.
- 36 Iš tiesų, viena vertus, nors šiuo atveju negalima atmesti to, kad yra ir kitų priemonių nei nacionalinio reglamento 2 straipsnyje numatytas draudimas, kuriomis būtų galima užtikrinti tam tikrą aplinkos apsaugą, vis dėlto negalima iš valstybių narių atimti galimybės siekti tokio tikslo, kaip antai aplinkos apsauga, įtvirtinus bendras normas, kurios, viena vertus, yra būtinos atsižvelgiant į tam tikros valstybės narės geografinius ypatumus ir, antra vertus, kuriomis nacionalinės valdžios institucijos lengvai naudotųsi ir jas prižiūrėtų (pagal analogiją žr. minėto sprendimo *Komisija prieš Italiją* 67 punktą).
- 37 Nacionaliniame reglamente numatytas bendras asmeninių laivų naudojimo draudimas ne bendro naudojimo laivybos keliuose, išskyrus atvejus, kai *länsstyrelsen* nustato už tokių kelių ribų esančius vandenį, kuriuose galima naudoti asmeninius laivus. Šiuo atžvilgiu *länsstyrelsen*, laikydama šią pačių nacionalinio reglamento 3 straipsnio nuostatą, turi priimti tokias nuostatas minėtame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

- 38 Kalbant apie tariamą ginčijamos priemonės reikalingumą, vis dėlto reikia konstatuoti, kad dėl pačios nacionalinio reglamento formuluotės galima daryti prielaidą, jog teritorijose, kurios turi būti nustatytos įgyvendinimo priemonėmis, asmeninius laivus galima naudoti nesukeliant rizikos arba nepakenkiant aplinkai. Iš to matyti, kad bendras draudimas naudoti tokius produktus ne bendro naudojimo laivybos keliuose reikštų priemonę, viršijančią tai, kas būtina aplinkos apsaugos tikslui pasiekti.
- 39 Pagrindinėje byloje nagrinėjamas nuostatas iš esmės galima laikyti proporcingomis su sąlyga, kad: kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos įpareigtos priimti tokias įgyvendinimo priemones, veiksmingai naudojasi joms šiuo atžvilgiu suteikta kompetencija bei nustato nacionaliniame reglamente numatytas sąlygas atitinkančius vandenį; galiausiai tokios priemonės priimtose per pagrįstą laikotarpį nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
- 40 Iš to matyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamas nacionalinės teisės nuostatas galima pateisinti aplinkos apsaugos tikslu, jei laikomasi minėtų sąlygų. Patikrinti, ar pagrindinėje byloje šios sąlygos įvykdytos, turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 41 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad pagal EB 234 straipsnio procedūrą, grindžiamą griežtu nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo kompetencijos atskyrimu, bet koks nagrinėjamų faktinių aplinkybių įvertinimas priskiriamas nacionalinio teismo kompetencijai (2008 m. vasario 14 d. Sprendimo *Varec*, C-450/06, Rink. p. I-581, 23 punktą). Tačiau tam, kad pastarajam teismui pateiktų naudingą atsakymą, Teisingumo Teismas gali, bendradarbiaudamas su nacionaliniais teismais, pateikti nacionaliniam teismui visas, jo manymu, reikalingas nuorodas. (visų pirma žr. 2008 m. liepos 1 d. Sprendimo *MOTOE*, C-49/07, Rink. p. I-4863, 30 punktą).

42 Tuo metu, kai įvyko pagrindinėje byloje nagrinėjami faktai, nacionalinės teisės nuostatos buvo įsigaliojusios tik maždaug prieš tris savaites. Tačiau tai, kad šių teisės nuostatų įgyvendinimo priemonės nebuvo priimtose tuo metu, kai minėtos nuostatos dar tik turėjo įsigalioti, nebūtinai turėtų turėti įtakos jų proporcingumui, nes kompetentinga institucija nebūtų turėjusi pakankamai laiko parengti aptariamas priemones. Šią sąlygą turi patikrinti nacionalinis teismas.

43 Be to, jei prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatuotų, kad įgyvendinimo priemonės buvo priimtose per pagrįstą laikotarpį, tačiau po pagrindinėje byloje nagrinėjamų faktų, ir kad jomis vandenys, kuriuose kaltinamieji pagrindinėje byloje plaukė asmeniniais laivais ir dėl to jiems buvo pateikti kaltinimai, nustatyti kaip laivybos keliai, tam, kad nacionalinė priemonė išliktų proporcinga ir dėl to ją būtų galima pateisinti atsižvelgiant į aplinkos apsaugos tikslą, būtina, kad minėti kaltinamieji galėtų remtis šiuo nustatymu – tai įtvirtina ir bendrosios Bendrijos teisės principas, pagal kurį, prireikus atsižvelgiant į aplinkybes, palankiausias baudžiamasis įstatymas ir švelniausia bausmė taikomi atgaline data (šiuo atžvilgiu žr. 2005 m. gegužės 3 d. Sprendimo *Berlusconi ir kt.*, C-387/02, C-391/02 ir C-403/02, Rink. p. I-3565, 68 punktą).

44 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į užduotus klausimus reikia atsakyti taip, kad Direktyva 94/25, iš dalies pakeista Direktyva 2003/44/EB, nedraudžiami nacionalinės teisės aktai, kurie, siekiant apsaugoti aplinką, draudžia naudoti asmeninius laivus už pažymėtų laivybos kelių ribų. EB 28 ir 30 straipsniais nedraudžiami tokie nacionalinės teisės aktai su sąlyga, kad:

- kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos įpareigojamos priimti įgyvendinimo priemones, numatytas siekiant nustatyti ne bendro naudojimo laivybos kelius, kuriuose galima naudoti asmeninius laivus,



- šios institucijos veiksmingai pasinaudojo joms šiuo atžvilgiu suteikta kompetencija ir nustatė nacionaliniame reglamente numatytas sąlygas atitinkančius vandenį, ir
  
- tokios priemonės priimtose per pagrįstą laikotarpį nuo tokių nacionalinės teisės aktų įsigaliojimo dienos.

Patikrinti, ar pagrindinėje byloje šios sąlygos įvykdytos, turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

### **Dėl bylinėjimosi išlaidų**

- <sup>45</sup> Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (antroji kolegija) nusprendžia:

**1994 m. birželio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 94/25/EB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su pramoginiais laivais, suderinimo, iš dalies pakeista 2003 m. birželio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/44/EB, nedraudžiami nacionalinės teisės aktai, kurie,**

siekiant apsaugoti aplinką, draudžia naudoti asmeninius laivus už pažymėtų laivybos kelių ribų.

EB 28 ir 30 straipsniais nedraudžiami tokie nacionalinės teisės aktai su sąlyga, kad:

- kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos įpareigojamos priimti įgyvendinimo priemones, numatytas siekiant nustatyti ne bendro naudojimo laivybos kelius, kuriuose galima naudoti asmeninius laivus,
- šios institucijos veiksmingai pasinaudojo joms šiuo atžvilgiu suteikta kompetencija ir nustatė nacionalinės teisės aktuose numatytas sąlygas atitinkančius vandenį, ir
- tokios priemonės priimtose per pagrįstą laikotarpį nuo tokių nacionalinės teisės aktų įsigaliojimo dienos.

Patikrinti, ar pagrindinėje byloje šios sąlygos įvykdytos, turi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Parašai.