

ĢENERĀLADVOKĀTES KRISTĪNES ŠTIKSAS-HAKLAS
[CHRISTINE STIX-HACKL] SECINĀJUMI,

sniegti 2004. gada 11. novembrī¹

I — Ievads

1. Šī lieta attiecas uz 3. panta 2. punkta Eiropas Parlamenta un Padomes 1997. gada 20. maija Direktīvā 97/7/EK par patērētāju aizsardzību saistībā ar distances līgumiem interpretāciju². Šajā sakarā Eiropas Kopienų Tiesai tiek lūgts izskaidrot, ciktāl automašīnu nomas līgumi var tikt uzskatīti par "līgumiem par [...] transporta [...] pakalpojumu sniegšanu" šī noteikuma izpratnē.

2. Direktīvas 3. panta 2. punkts paredz izņēmumu Direktīvas 4., 5., 6. panta un 7. panta 1. punkta piemērošanai un tādējādi rada izņēmumu saistībā ar atteikuma tiesībām, ko patērētāji bauda saskaņā ar 6. pantu.

3. Pamata lietas pirmsākumi meklējami *Office of Fair Trading* (turpmāk tekstā —

"OFT") un *easyCar (UK) Limited* (turpmāk tekstā — "easyCar") sūdzībās, kurās, no vienas puses, OFT uzskata, ka *easyCar* būtu jāizbeidz liegt patērētājiem atteikuma tiesības un tiesības uz summas atmaksu, kamēr *easyCar* lūdz valsts tiesu atzīt, ka tā ir atbrīvota no šā pienākuma.

II — Atbilstošās tiesību normas

A — Kopienų tiesības

4. Saskaņā ar tās 1. pantu distances līgumu direktīvas mērķis ir "tuvināt dalībvalstu normatīvos un administratīvos aktus par distances līgumiem starp patērētājiem un piegādātājiem".

5. "Distances līgums" ir definēts 2. panta 1. punktā kā "jebkurš līgums, kas noslēgts starp piegādātāju un patērētāju, par precēm

¹ — Oriģinālvaloda — vācu.

² — OV L 144, 19. lpp. (turpmāk tekstā — "distances līgumu direktīva")

vai pakalpojumiem saskaņā ar piegādātāja organizētu tālpārdošanas vai distances pakalpojumu sniegšanas shēmu, kad piegādātājs šā līguma vajadzībām ekskluzīvi izmanto vienu vai vairākus distancālās saziņas līdzekļus līdz līguma noslēgšanas brīdim un ieskaitot to”.

tion (Distance Selling) Regulations 2000 (turpmāk tekstā — “noteikumi”). 3. panta 2. punkta izņēmuma noteikums ir transponēts ar noteikumu 6. panta 2. punktu, kas noteic:

6. Viens no distances līgumu direktīvas pamatnoteikumiem ir 6. panta 1. punkts, kurš noteic, ka “[a]ttiecībā uz jebkuru no attāluma noslēgtu līgumu patērētājam ir vismaz septiņu darba dienu termiņš, kura laikā viņš, nemaksājot sodu un nesniedzot nekādu pamatojumu, var atteikties no šā līguma”. 6. panta 2. punkts noteic atteikuma tiesību izmantošanas tiesiskās sekas, kamēr 6. panta 3. punkts uzskaita gadījumus, kuros, ja vien puses nav vienojušās citādi, atteikuma tiesības nevar tikt izmantotas.

“7.–19. panta 1. punkta noteikumi neattiecas uz:

[..]

7. Saskaņā ar distances līgumu direktīvas 3. panta 2. punktu cita starpā 6. pants neattiecas uz “līgumiem par izmitināšanas, transporta, pārtikas krājumu piegādes vai izklaides pakalpojumu sniegšanu, ja piegādātājs, noslēdzis līgumu, uzņemas sniegt šos pakalpojumus konkrētā dienā vai konkrētā laika posmā”.

(b) līgumiem par izmitināšanas, transporta, pārtikas krājumu piegādes vai izklaides pakalpojumu sniegšanu, ja piegādātājs līguma noslēgšanas brīdī uzņemas sniegt šos pakalpojumus konkrētā dienā vai konkrētā laika posmā.”

9. Pamata “atteikuma tiesības” ir noregulētas noteikumu 10. panta 1. punktā:

B — *Valsts tiesības*

8. Distances līgumu direktīva tika ieviesta Apvienotajā Karalistē ar *Consumer Protec-*

“Ievērojot noteikumu 13. pantu, ja 11. un 12. pantā noteiktā atteikuma periodā patērētājs iesniedz piegādātājam paziņojumu par atteikumu [..], paziņojuma par atteikumu sekas ir līguma atcelšana.”

10. Ar noteikumu 12. pantu transponē distances līgumu direktīvas 6. panta 1. punktā noteiktos termiņus attiecībā uz pakalpojumu piegādes līgumiem un ar noteikumu 13. panta 1. punkta a) apakšpunktu (uz ko *easyCar* atsaucas pakārtoti) transponē 6. panta 3. punktu.

11. Ar noteikumu 14. pantu transponē distances līgumu direktīvas 6. panta 2. punkta noteikumus un noteic cita starpā, ka, atceļot līgumu saskaņā ar noteikumu 10. pantu, piegādātājs atmaksā patērētāja paša vai viņa vārdā saistībā ar līgumu samaksāto summu, izņemot noteiktas atzītas izmaksas, kas ir saistītas ar preču nosūtīšanu.

13. Saskaņā ar *easyCar* vispārējiem tirdzniecības noteikumiem klientam ir tiesības atcelt līgumu pēc nomas līguma noslēgšanas, bet nav tiesību saņemt atmaksu, izņemot neparedzamu vai citādu ārkārtas apstākļu gadījumos, tādos kā smaga slimība vai dabas katastrofa.

14. Pēc tam, kad vairāki patērētāji bija iesnieguši sūdzības par *easyCar* par to, vai šie nomas līgumi atbilst Apvienotās Karalistes tiesībām un īpaši noteikumiem, *easyCar* 2002. gada 21. novembrī vērsās iesniedzējtiesā, lai tā atzītu, ka uz *easyCar* nomas līgumiem "saskaņā ar noteikumu 6. panta 2. punktu neattiecas noteikumu 10. un 12. panta un/vai noteikumu 13. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie atteikuma nosacījumi".

III — Fakti un process

12. *EasyCar* ir automašīnu nomas sabiedrība, kas slēdz līgumus ar klientiem tikai internetā. Automašīnu nomas maksa tiek noteikta atkarībā no piedāvājuma un pieprasījuma, tādējādi būtībā cenās ceļas tad, ja samazinās pieejamo automašīnu skaits. Līdz ar to — jo agrāk pasūtījums tiek veikts, jo cena ir zemāka, savukārt cenas ceļas, tuvojoties nomas laikposmam atkarībā no rīcībā esošajām automašīnām. Tādējādi klientiem tiek dota iespēja saņemt automašīnu pat neilgi pirms nomas dienas, bet par paaugstinātu cenu.

15. Šajā sakarā *easyCar* uzsvēra, ka uz tās automašīnu nomas līgumiem attiecas 6. panta 2. punkta izņēmums "līgumiem par [...] transporta [...] pakalpojumu sniegšanu", kas savukārt atbilst distances līgumu direktīvas 3. panta 2. punktam.

16. Ar 2003. gada 7. marta sūdzību par prettiesiskas darbības izbeigšanu OFT savukārt norāda, ka *easyCar* nepilda pienākumus, kas tai uzlikti ar noteikumu 10. un 14. pantu, ar ko transponē Direktīvas 6. panta 1. un 2. punktu.

17. Lai gan lietas dalībnieces aizstāv dažādu uzskatus saistībā ar [jēdzienu] “transporta” noteikumu izpratnē, tās ir vienprātis, sakot, ka šajā lietā automašīnu nomas līgumi ir “distances līgumi” par “pakalpojumu sniegšanu” noteikumu un līdz ar to arī distanču līguma direktīvas izpratnē.

18. Tā kā noteikumi, uz kuru pārkāpumu iesniedzējtiesā norāda *OFT*, būtu jāinterpretē kā distances līgumu direktīvas transpozīcija, *High Court of Justice (England and Wales), Chancery Division* ar 2003. gada 21. jūlija rīkojumu iesniedza Eiropas Kopienu Tiesai šādu jautājumu:

“Vai frāze “līgumiem par [...] transporta [...] pakalpojumu sniegšanu” Direktīvas 97/7/EK par patērētāju aizsardzību saistībā ar distanču līgumiem 3. panta 2. punktā ietver sevī automašīnu nomas pakalpojumu sniegšanas līgumus?”

līgumi”. Vārds “transporta” neattiecas tikai uz attiecīga personāla veiktu transportēšanu, bet arī uz transporta līdzekļu nodošanu klienta rīcībā. Likumdevējs apzināti nav radījis nekādu atšķirību [starp tiem]. Līdz ar to 3. panta 2. punktā atsaucas uz visiem “transporta” jomā slēgtiem līgumiem. Vācu valodas teksts “*in den Bereichen [...] Beförderung*” un itāļu valodas teksts “*relativi [...] ai trasporti*”, kas izslēdz šauru interpretāciju, arī atbalsta šādu izpratni.

20. Turklāt citi 3. panta 2. punktā aprakstītie pakalpojumi atspoguļo, ka gadījumi, kuros distances līgumu direktīva netiek piemērota, ir tieši tie, kuros līguma atcelšanu nav iespējams paredzēt, jo pakalpojumu sniedzējam tiks radītas smagas sekas. Tā tas ir gadījumos, kad ierobežotu iespēju dēļ ir nepieciešama rezervācija. Šis risks attiecas arī uz automašīnu nomu. Šajā sakarā tajā neizšķir izmitināšanas, pārtikas krājumu vai izklaides pakalpojumus.

IV — Par prejudiciālo jautājumu

A — *Lietas dalībnieku galvenie argumenti*

19. *EasyCar* uzskata, ka automašīnu nomas līgumi ir “transporta pakalpojumu sniegšanas

21. Šāda interpretācija izriet arī no Direktīvas *travaux préparatoires*, jo Komisijas 1992. gada 21. maija priekšlikuma³ [pieņemot direktīvu] 3. pants piemēros jau skaidri paredz pakalpojumus, kurus iepriekš ir jārezervē.

3 — OV 1992, C 156, 14., 16. lpp.

22. Turklāt *easyCar* balstās uz jēdziena "transporta" interpretāciju. Tā uzskata — kā to ir deklarējusi Tiesa attiecībā uz Padomes 1977. gada 17. maija Sesto direktīvu 77/388/EEK par to, kā saskaņojami dalībvalstu tiesību akti par apgrozījuma nodokļiem — Kopēja pievienotās vērtības nodokļu sistēma: vienota aprēķinu bāze⁴ — ar "transportu" jāsaprot viss, kas var tikt izmantots, lai nonāktu no vienas vietas otrā. Līdz ar to tajā skaitā ir ietverti transporta līdzekļi. No Padomes 1983. gada 28. marta Direktīvas 83/182/EEK par nodokļu atbrīvojumiem, ko Kopienā piemēro dažu transportlīdzekļu pagaidu ieviešanai no vienas dalībvalsts citā⁵, arī izriet, ka transportlīdzekļu nodošana klienta rīcībā ir transporta pakalpojumu sniegšana.

23. Turklāt izslēgt nomas automašīnas no nozares izņēmuma neatbilst vienlīdzības principam, kas ir jānodrošina Kopienu tiesībās, jo attiecībā pret tradicionālajiem transporta pakalpojumiem, tādiem kā autobusa noma, ar ko tas konkurē, automašīnu noma būtu nelabvēlīgākā situācijā, ja uz to neattiektos izņēmuma noteikums.

24. Apvienotās Karalistes valdība savukārt uzskata, ka uz automašīnu nomas līgumiem neattiecas 3. panta 2. punkta nozares izņēmums, pamatojoties uz to, ka, pirmkārt, šis

noteikums ir jāinterpretē šauri un ka, otrkārt, jēdziens "transporta" nozīmē transporta pakalpojumu sniegšanu un neaprobežojas tikai ar transporta līdzekļu nodrošināšanu.

25. Atšķirīga attieksme, kas šajā gadījumā ir noteikta attiecībā uz prasītāju, salīdzinājumā ar pasažieru transporta uzņēmumiem, ir attaisnojama. Atšķirībā no transporta uzņēmumiem, kam ir jāsaņem īpaša licence pasažieru pārvadāšanai, šāda veida nosacījums neattiecas uz automašīnu nomu. Turklāt transporta uzņēmumi ir atkarīgi no noteiktiem transporta tīkliem. Papildus tam pasažiera situācija vadītāja apliecības esamības un apdrošināšanas līguma noslēgšanas kontekstā nav salīdzināma ar nomātas automašīnas vadītāja situāciju.

26. Apvienotās Karalistes valdība turklāt apšauba to, ka automašīnu noma konkurētu ar uzņēmumiem, kas veic pasažieru pārvadājumus.

27. Jebkurā gadījumā klients, kas noslēdz automašīnas nomas distances līgumu, būtu jāaizsargā tieši tāpat kā citos direktīvā paredzētajos gadījumos.

4 — OV L 145, 1. lpp (turpmāk tekstā — "Sestā PVN direktīva").

5 — OV L 105, 59. lpp

28. *Spānijas valdība* apgalvo, ka pats par sevi automašīnas nomas līgums nav pārva-
dājums. Lai gan apzīmējumi "*suministro/
furniture/provision*" Direktīvas 3. panta
2. punkta spāņu valodas, franču valodas un
angļu valodas versijā⁶ rada pārpratumus
tiklāt, ciktāl tās liek domāt, ka tās attiecas
arī uz kustama īpašuma nodošanu, Direktīva
paredz nozares izņēmumu tikai pašam trans-
portam, nevis transporta līdzekļu nodošanai
klienta rīcībā. Tas vispirms izriet no abu
3. panta 2. punkta ievilkumu salīdzinājuma
un nozīmes, kādā tajos izmantots jēdziens
"piegāde".

kalpojums, kuru atceļšana neilgi pirms to
izpildes radītu nopietnas sekas pakalpojumu
sniedzošajam uzņēmumam. Šāds risks ne-
pastāv, nomājot automašīnas, jo šajā gadī-
jumā automašīna atgriežas uzņēmuma auto-
parkā un atkal kļūst pieejama.

B — Juridiskais vērtējums

29. *Komisija* piekrīt, ka 3. panta 2. punkts
neskar automašīnu nomu. Jau jēdziena
"transport" parasta interpretācija vien rada
šādu secinājumu. "Transportēt" nozīmē pār-
vietot personas vai lietas no vienas vietas uz
citu. Tas līdz ar to ietver darbības [aktīvu]
elementu, īpašību, ko neatrodam nomātas
automašīnas nodošanā klienta rīcībā.

31. Prejudiciālais jautājums attiecas uz dis-
tances līgumu direktīvas 3. panta 2. punkta
otrā ievilkuma un īpaši uz jēdziena "trans-
ports" interpretāciju.

30. Komisija turklāt uzskata, ka, kamēr visi
izņēmumi attiecas uz rezervētiem pakalpo-
jumiem, likumdevēja mērķis arī bija no
[Direktīvas] piemērošanas jomas izņemt pa-

32. Direktīvas 3. panta 2. punkta otrais
ievilkums no tās piemērošanas jomas izslēdz
līgumus par izmitināšanas, transporta, pārti-
kas krājumu piegādes vai izklaides pakalpo-
jumu sniegšanu, ja piegādātājs, noslēdzis
līgumu, uzņemas sniegt šos pakalpojumus
konkrētā dienā vai konkrētā laika posmā.

6 — Iepriekš minētajās valodu versijās šie jēdzieni rada sajukumu,
jo tie vienlaikus var apzīmēt gan pakalpojuma sniegšanu, gan
arī preces piegādi. Ņemot vērā to, ka vācu valodas versijā
izmantots vārds "Erbringung", no tā redakcijas nevar izsecināt,
ka šāds viedoklis ir atbalstāms.

33. Līdz ar to tas ir atvasināto tiesību normu
piemērošanas jomas izņēmums, kas saskaņā

ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ir jāinterpretē šauri⁷. Šī norma īpaši attiecas uz patērētāju aizsardzības jomu⁸, jo šajā jomā ir īpaši svarīgi tās interpretācijā ņemt vērā attiecīgā akta aizsargājošo mērķi.

vispārējā kontekstā un saskaņā ar tā ierasto nozīmi⁹.

34. Saistībā ar automašīnu nomu apstrīdētais nozares izņēmums rada neskaidrības, jo attiecīgie ligumi var attiekties uz pakalpojumu transporta jomā tiktāl, ciktāl to mērķis ir transporta līdzekli nodot klienta rīcībā. Izejot no attiecīgā sektora izņēmuma formulējuma, līdz ar to būtībā ir jānoskaidro, vai transporta līdzekļa nodošana klienta rīcībā ir jāuzskata par transporta pakalpojumu. Šajā sakarā īpaši ir jāņem vērā nozares izņēmuma mērķis.

36. Tiek uzskatīts, ka noteicošais transporta aspekts ir personu vai priekšmetu pārvietošana no vienas vietas uz citu. Līdz ar to šajā kontekstā nepietiek ar to vien, ka transporta pakalpojumu veic pats pakalpojuma saņēmējs — kā, piemēram, automašīnas nomas gadījumā — pārvietošana uz citu vietu tieši ir pakalpojuma sniedzēja pienākumu dabiska sastāvdaļa. Francijas valdība ir pareizi uzsvērusi šo apstākli savos mutvārdu apsvērumos.

1) Par Direktīvas 3. panta 2. punkta jēdzienu "transporta"

35. Direktīva nedefinē jēdzienu "transporta" tā, kā to būtībā būtu jādefinē Direktīvas

37. Saistībā ar distanču ligumu direktīvu tomēr var rast atšķirīgu risinājumu tādēļ vien, ka atsevišķas izņēmuma noteikuma valodu versijas neatsaucas uz "transportu" kā tādu, bet gan pakalpojumu sniegšanu transporta "nozārē". Tādējādi, kamēr vācu valodas un itāļu valodas versijas attiecas uz "*in den Bereichen [...] Beförderung*" vai "*relativi [...] ai trasporti*", franču valodas, spāņu valodas vai angļu valodas versijas atsaucas uz "transporta" nodrošināšanu.¹⁰ Tomēr nav izslēgts, kā norāda Spānijas

7 — Skat. 2001. gada 18. janvāra spriedumu lietā C-83/99 Komisija/Spānija (*Recueil*, I-445. lpp., 19. punkts) un 1999. gada 7. septembra spriedumu lietā C-216/97 Gregg (*Recueil*, I-4947. lpp., 12. punkts).

8 — Skat. īpaši 2001. gada 13. decembra spriedumu lietā C-481/99 Heintze (*Recueil*, I-9945. lpp., 31. punkts) un 2001. gada 10. maija spriedumu lietā C-203/99 Veedfald (*Recueil*, I-3569. lpp., 15. punkts).

9 — Skat. 7. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā Komisija/Spānija, 16. un 20. punkts.

10 — Skat. iepriekš 6. zemsvītras piezīmi.

valdība, ka dažādu valodu versijas pieļauj plašāku interpretāciju.

attiecas izņēmums un kas minētas 3. panta 2. punkta otrajā ievilkumā, būtībā ir nozares, kurās tiek veikta rezervācija. Lidz ar to ir nepieciešams aizsargāt pakalpojumu sniedzējus īpaši apstākļos, kad jau rezervēts pakalpojums tiek atcelts īsi pirms noteiktā izpildes datuma¹².

38. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Kopienu tiesību normas dažādas valodu versijas ir jāinterpretē vienādi; valodu versiju atšķirību gadījumā attiecīgais noteikums jāinterpretē atbilstīgi tā regulējuma vispārējai jēgai un mērķim, kurā noteikums ietilpst¹¹.

39. No vienas puses, Direktīva noteic plašu patērētāju aizsardzību, kas būtu jānodrošina faktiski visās jomās, kurās ir palielināta nepieciešamība pēc informācijas tāsaziņas līdzekļu izmantošanas dēļ. No otras puses, saistībā ar noteiktām nozarēm, kuras varētu nopietni ietekmēt Direktīvas stingrās prasības, tādējādi būtu jāpiemēro izņēmums.

40. Ja interpretācijai tiek ņemti vērā Direktīvas "*travaux préparatoires*" un tās formulējums, kas precīzē, ka pakalpojumi ir jāsniedz konkrētā datumā vai konkrētā laika posmā, ir jākonstatē, ka kopumā nozares, uz kurām

41. Uzņēmuma atkarība no rezervācijas, kas saistīta ar dažādiem tēriņiem, rada ievērojamas izmaksas, ja tie netiek kompensēti. Īpaši pakalpojuma piegādātājs no līguma noslēgšanas brīža apņemas nodrošināt noteiktu daudzumu [transporta] noteiktā laikposmā. Tomēr, ja pakalpojuma saņēmējs pakalpojumu neizmanto, piegādātajam no jauna ir jāmeklē klients, kas vēlētos saņemt tieši to pašu pakalpojumu tieši tajā pašā laika posmā. Ja tiek ņemtas vērā klientu īpašās vēlmes, tas varētu būt neiespējami, ja nepastāv atbilstoša fleksibilitāte — pretēji tam, kas notiek, ja no jauna tiek piedāvātas preces vai pakalpojumi, rezervācijai nav nekādas nozīmes.

11 — 2004. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-341/01 *Plato Plastik* (*Recueil*, I-4883. lpp., 64. punkts), 2003. gada 11. decembra spriedums lietā C-127/00 *Hässle* (*Recueil*, I-14781. lpp., 70. punkts), 1995. gada 7. decembra spriedums lietā C-449/93 *Rockfon* (*Recueil*, I-4291. lpp., 28. punkts) un 1977. gada 27. oktobra spriedums lietā 30/77 *Bouchereau* (*Recueil*, 1999. lpp., 14. punkts).

12 — Skat. priekšlikumu Padomes Direktīvai par patērētāju aizsardzību saistībā ar distances līgumiem (COM(92) 11 *final*, OV C 156, 14. lpp.). Skat. arī Kopējo nostāju (EK) Nr. 19/95, ko Padome pieņēmusi 1995. gada 29. jūnijā sakarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes ... direktīvas 95/.../EK par patērētāju aizsardzību saistībā ar distances līgumiem pieņemšanu (OV C 288, 1. lpp.).

42. Ņemot vērā šo mērķi — proti, pakalpojumu sniedzēja interešu aizsardzību — nav svarīgi, vai attiecīgās darbības īstenošana faktiski attiecas uz transportēšanu kā tādu; drīzāk ir jānosaka, vai šī darbība izriet no transporta nozares un līdz ar to uz to attiecas tie paši riski, kas norādīti 3. panta 2. punkta otrajā ievilkumā.

spriedumiem, kas izskaidrotu transporta līdzekļa definīciju.

45. Līdz ar to rodas jautājums, vai un ciktāl šie spriedumi attiecas uz šo lietu.

43. Tā kā nozares izņēmumam līdz ar to izšķirošais faktors nevarētu būt pati transportēšana, nekādā gadījumā nav izslēgts, ka transporta līdzekļu nodošanu klienta rīcībā nevarētu uzskatīt par pakalpojumu "transporta" nozarē un nevarētu attiecināt Direktīvā paredzēto nozares izņēmumu distances līgumiem.

Par jomā pastāvošās judikatūras atbilstību

46. Spriedumā lietā *Hamann*¹³ Tiesa uzskatīja, ka arī buru jahtas ietilpst jēdzienā "transporta līdzeklis" atbilstīgi Sestās PVN direktīvas 9. panta 2. punktam¹⁴.

2) Transporta līdzekļu nodošana klienta rīcībā kā transporta pakalpojums

44. *EasyCar* galvenokārt uzsver, ka automašīnu noma ir transporta līdzekļu nodošana, kas kā pakalpojums ir ietverts distanču līgumu direktīvas 3. panta 2. punktā tāpat kā faktiskais transporta pakalpojums. *EasyCar* šajā sakarā atsaucas uz dažādiem Tiesas

47. Praktisku iemeslu dēļ Sestās PVN direktīvas 9. panta 2. punkts ietver īpašus noteicošos kritērijus saistībā ar nodokli apliekama pakalpojuma piegādes vietu. Noteicošais kritērijs kustama īpašuma nomā — izmantošanas vieta — nebija praktisks saistībā ar transporta līdzekļu nomu, jo šādi transporta līdzekļi var viegli šķērsot robežas,

13 — 1989. gada 15. marta spriedums 51/88 (*Recueil*, I-767. lpp., 15. un turpmākie punkti).

14 — Par smagās automašīnas jēdzienu Sestajā PVN direktīvā skat., piemēram, 1999. gada 5. oktobra spriedumu lietā C-305/97 *Roycoot Leasing* u.c. (*Recueil*, I-6671. lpp., 20. punkts).

un līdz ar to ir grūti, pat neiespējami, noteikt to izmantošanas vietu¹⁵. Tādējādi atbilstošais īpašais noteicošais kritērijs neattiecas uz transporta līdzekļiem. Tiesa šajā sakarā ir attaisnojusi buru jahtu kvalificēšanu par "transporta līdzekļiem" sakarā ar grūtībām noteikt jahtas izmantošanas vietu un sakarā ar nepieciešamību likt šķēršļus pilnīgai PVN nemaksāšanai. Pieņemot lēmumu, tā ir ņēmusi vērā elementus, kam nevar būt nozīme distanču līgumu direktīvas 3. panta 2. punkta interpretēšanā.

48. Pie šādiem pašiem secinājumiem es nonāku attiecībā uz spriedumu lietā *ARO Lease*¹⁶ un spriedumu lietā *Lease Plan Luxembourg*¹⁷, kuros Tiesa — atkārtoti Sestās PVN direktīvas kontekstā — lai noteiktu pakalpojuma sniegšanas vietu, pielīdzināja smago automašīnu lizingu transporta līdzekļu nomai. Tas pats attiecas uz spriedumu lietā *Komisija/Spānija*¹⁸, kurā Tiesa attiecībā uz samazinātas PVN likmes piemērošanu konstatēja, ka "ceļu infrastruktūras pieejamības nodrošināšana lietotājiem par nodevas samaksu neietilpst transporta līdzekļa piegādē, bet gan ļauj lietotājiem,

kuriem ir automašīna, veikt maršrutu labākos apstākļos".

49. Līdz ar to kopumā ir jākonstatē, ka Tiesas izstrādātos risinājumus Sestās PVN direktīvas interpretēšanai var izmantot citā kontekstā tikai ar lielu piesardzību. Turklāt šajā lietā nav jānosaka, vai automašīnu nomu varētu kvalificēt kā transporta līdzekļa nodošanu klienta rīcībā, bet gan, vai tā attiecas uz transporta pakalpojumu distanču līgumu direktīvas izpratnē.

50. Visbeidzot, no Direktīvas 83/182 un ar to saistītās judikatūras nevar atvasināt papildu izskaidrojumus, jo šajā lietā reglamentētais jautājums attiecas arī uz jomu ārpus patērētāja aizsardzības, proti, nodokļu tiesībām.

51. Vārdu kopums "transporta pakalpojumi" turklāt nevar tikt atvasināts no Padomes 1980. gada 4. decembra Pirmās direktīvas 80/1263/EEK par Kopienas autovadītāja apliecības ieviešanu¹⁹ vai Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvas 91/439/EEK par

15 — 13. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums, 17. punkts.

16 — 1997. gada 17. jūlija spriedums lietā *ARO Lease* (*Recueil*, I-4383. lpp., 11.–14. punkts).

17 — 1998. gada 7. maija spriedums lietā *C-390/96* (*Recueil*, I-2553. lpp., 22. un 23. punkts).

18 — 7. zemsvirtras piezīmē minētais spriedums, 21. punkts.

19 — OV L 375, 1. lpp.

vadītāju apliecībām²⁰ vispārīgajiem tiesību principiem tādēļ, ka neviena no šīm direktīvām neattiecas uz transportu; primārais šo divu direktīvu mērķis drīzāk ir autovadītāja apliecību dažādo kategoriju klasificēšana.

52. No tiesas judikatūras ir arī jāsecina, ka ne visi transporta nozares pakalpojumi ir transporta pakalpojumi. Tas kļūst acīmredzams, ja uzskata, ka lieta *Aéroports de Paris/Komisija*²¹ attiecās uz pakalpojumu klasificēšanu saistībā ar lidostas izmantošanu.

Secinājumi par distances līgumu direktīvas interpretāciju

53. Ja arī pastāvošā judikatūra neļauj izdarīt secinājumus par distances līgumu direktīvas interpretēšanu, Direktīvas 3. panta 2. punktā noteiktais transporta jēdziens ir jāinterpretē autonomi — šķirti no iepriekšminētajām direktīvām un tiesību jomām. Šai interpretācijai jāsaucas ar Direktīvas kontekstu un šo noteikumu aizsargājošo mērķi.

54. Kā jau ir uzsvērts iepriekš²², attiecībā uz nozares izņēmumu ir jāuzskata, ka atbilstīgi pastāvīgajai judikatūrai tas ir jāinterpretē šauri. Līdz ar to ir jāņem vērā arī pastāvošā saistība starp transporta līdzekli un transportu Direktīvas 3. panta 2. punkta otrā ievilkuma izpratnē.

55. Nomāts transporta līdzeklis bez vadītāja transportēšanas ir derīgs arī priekšmetu vai citu personu pārvadāšanai. Pieņēmumu, saskaņā ar kuru automašīnas noma ietilpst transporta pakalpojumu sniegšanas jomā — vismaz visplašākajā nozīmē — turklāt atbalsta mērķa noteikums attiecībā uz nomāta transporta līdzekļa kā pārvadāšanas līdzekļa izmantošanu. Ir skaidrs, ka automašīnas nomas gadījumā iznomātājam nav zināms, kā transporta līdzeklis tiks izmantots. Kā to tomēr pamatoti uzsver *easyCar*; ja šāda tipa transporta līdzeklis tiek nomāts kā alternatīva sabiedriskā transporta izmantošanai, izšķiroša nozīme tomēr ir transporta līdzekļa izmantošanai [izmantošanas veidam].

56. Līdz ar to ir jākonstatē, ka, ja automašīnas noma ir transporta līdzekļa nodošana

20 — OV L 237, 1. lpp.

21 — 2002. gada 24. oktobra spriedums lietā C-82/01 (*Recueil*, I-9297. lpp., 27. punkts).

22 — Skat. iepriekš, 33. punkts.

klienta rīcībā, tiktāl ar šo nodošanu tiek sniegts transporta pakalpojums. Atbilde uz uzdoto jautājumu, vai šajā lietā ir [sniegts] transporta pakalpojums distanču ligumu direktīvas 3. panta 2. punkta izpratnē, tomēr būtībā ir atkarīga no attiecīgā distanču ligumu direktīvas nozares izņēmuma mērķa.

3) Par distances ligumu direktīvas 3. panta 2. punktā paredzētā nozares izņēmuma mērķi

57. Šajā lietā ir jānosaka, vai saskaņā ar distanču ligumu direktīvas 3. panta 2. punktu atbilstoši tās jēgai un mērķim, pienācīgi ņemot vērā Direktīvas patērētāju aizsardzības mērķi, tiek pieļauts uzskatīt, ka transporta līdzekļa nodošana klienta rīcībā ir transporta pakalpojums.

Par nozares izņēmuma piemērojamību un mērķi

58. Pat ja automašīnas nomas mērķis ir transporta līdzekļa nodošana klienta rīcībā,

nozares izņēmuma piemērojamības jēga kā priekšnosacījumu varētu prasīt, ka ne visa veida transporta līdzekļu nodošana klienta rīcībā ietilpst tā piemērošanas jomā. Šī interpretācija savukārt ir atkarīga no atbildes uz jautājumu, vai, piemērojot distanču ligumu direktīvu, uzņēmums varētu sagaidīt tādas pašas finanšu vai faktiskās sekas kā citi 3. panta 2. punkta otrajā ievilkumā paredzēto pakalpojumu sniedzēji. Faktiski tikai tad, ja uzņēmumā, piemērojot distanču ligumu direktīvas noteikumus, var būt šādas sekas, var tikt attaisnota patērētāju aizsardzības ierobežošana atbilstoši nozares izņēmumā atzīstamajam līdzsvaram starp patērētāju aizsardzību un uzņēmumu leģitīmo interešu aizsardzību²³.

59. Kā jau konstatēts iepriekš²⁴, nozares izņēmuma mērķis ir aizsargāt noteiktus pakalpojumus, kuru sniegšanas priekšnosacījums ir to rezervēšana un kurus nesamērīgi ietekmētu Direktīvas prasības. Tas izriet no fakta, ka rezervācijas rezultātā klienta rīcībā

23 — Tas atkal nozīmē, ka attiecīgā nozares uzņēmuma derīga interpretācija nav noteikti "vislabvēlīgākā patērētājam", tā kā šāda īpaša noteikuma pastāvēšana pati parāda, ka ir nepieciešams nodrošināt tā interpretācijā atbilstošu līdzsvaru starp patērētāja aizsardzību un uzņēmumu leģitīmo interešu aizsardzību. Apstākļi, ka pakalpojumi vai izmantošanas metožu jauninājumi nāk par labu patērētājam, ir svarīgi šajā sakarā.

24 — Skat. iepriekš 40. un turpmākos punktus.

tiek nodots kāds daudzums [transportlīdzekļu], kurus citur vairs nevar izmantot un kas pakalpojuma sniedzējam var radīt ar nepieņemamo pieprasījumu saistītas izmaksas.

61. Nesamērīgu izmaksu raksturīgā īpašība ir organizatorisku izmaksu palielināšanās sakarā ar pastāvošo rezervācijas sistēmu. Šīs izmaksas nebūtu parasti jāuzņemas nomas automašīnas nodošanas klienta rīcībā dēļ, vismaz tad nē, ja, piemēram, automašīnas sagatavošana (tīrīšana, uzpilde utt.) jebkurā gadījumā tiek veikta atsevišķi saskaņā ar papildu līgumu, kā, šķiet, tas ir *easyCar* gadījumā.

Par automašīnas iznomātājam radītām nesamērīgām izmaksām

60. Automašīnu nomas sabiedrība, kas visus savus līgumus noslēdz, izmantojot internetu, pamatā ir atkarīga no šo pakalpojumu rezervācijas, jo tas ir vienīgais veids, kas tai ļauj izdevīgi izmantot savus transporta līdzekļus. Taču arī automašīnu "tradicionālajiem" iznomātājiem rezervācijas sistēma ļauj izdevīgāk izmantot autoparku. Pats par sevi izdevīguma aspekts tomēr nav izšķirošais, ja uzskatītu, piemēram, ka pat, ja nomas transporta līdzekļi ātri kļūst pieejami, izdevīgus darījumus, iespējams, vēl var noslēgt, piemēram, ar pēdējā brīža piedāvājumiem. Šādā gadījumā piegādātāja rīcībā ir sistēma, ar kuras palīdzību tam tiek ļauts novērst iespēju neizmantošanu pēdējā brīdī. Distances līgumu direktīvā paredzēto atteikuma tiesību piemērošana automašīnu nomai pati par sevi nespēj attaisnot to, ka attiecīgajiem uzņēmumiem izdevīguma kontekstā rodas nesamērīgas izmaksas.

62. Turklāt automašīnu nomu būtībā līguma atcelšana neskar tā, kā tas vispārīgi skar transporta uzņēmumus, uz ko nenoliedzami attiecas nozares izņēmums. Arī automašīnu nomas nozarē var gadīties, ka līgumu atcelšanas neilgi pirms pakalpojuma sniegšanai noligtā datuma, sekas ir transportlīdzekļu pieejamība rezervētajā laika posmā un tie netiek neizmantoti. Atšķirībā no automašīnu nomas sabiedrības transporta uzņēmumam turklāt būtībā ir arī jāatrisina jautājums par (iespējamo) nenodarbinātā personāla atbilstošu nodarbinātību. Neatkarīgi no tā transporta uzņēmumam ir jāuzņemas arī lielāks risks saistībā ar atbildību par transportētājam precēm vai cilvēkiem, kas šīs izmaksas izraisa. Turklāt nespēja izmantot transporta līdzekli, kas ir daļa no autoparka, kā tas ir

automašīnas nomas gadījumā, varētu būt saistīta ar zemākām izmaksām, nekā transporta pakalpojuma veikšana ar palielinātu neizmantoto kapacitāti.

automašīnu nomā netiek skarta tikai tāpēc, ka patērētājs patur atteikuma tiesības.

63. Nekas cits neizriet arī no iespējamās konkurences starp automašīnu nomas uzņēmumu un īpaši pasažieru pārvadājumu uzņēmumiem, uz ko attiecas distanču līgumu direktīvas 3. panta 2. punkta nozares izņēmums. Tas, ka šāda konkurence pastāv, ir vēl jautājums, jo, pat ja tas tā būtu, ir jāņem vērā tas, ka distanču līgumu direktīvas nepiemērošanu attiecībā uz šiem transporta uzņēmumiem attaisno īpašas prasības, kas tiem jāievēro attiecībā uz komercdarbību un personālu, kā, piemēram, īpašas licences saņemšana, atkarība no sakariem, daļējs pienākums slēgt līgumu — prasības, kas tādā pašā apjomā neattiecas uz automašīnu iznomātājiem.

65. Principā automašīnu nomu varētu aizsargāt tikai tad, ja tā būtu atkarīga no vispārējas sistēmas, kas ir ārpus katra [atsevišķā] uzņēmuma kontroles. Práva, kurā ir uzdots prejudiciālais jautājums, ir par automašīnu nomas sabiedrību *easyCar*, kas ietilpst sistēmā, ko veido vairākas filiāles (*easyJet*, *easyBus* u.c.). Automašīnu nomas sabiedrība, kas ietilpst sistēmā, kas sevi ietver arī nozares, uz kurām attiecas distanču līgumu direktīvā paredzētais nozares izņēmums, radot nopietnas sekas, piemēram, saistībā ar obligātu personāla un klienta rīcībā nododamo līdzekļu identitāti vai saistībā ar jauktu piedāvājumu esamību (lidojums un automašīnas noma), varētu baudīt nozares izņēmumu. Ja tas tā nebūtu, iepriekš minēto seku dēļ automašīnu nomas sabiedrība varētu nonākt daudz nelabvēlīgākā situācijā nekā tās konkurenti. Šādā gadījumā patērētāju aizsardzību turklāt varētu pietiekami nodrošināt ar Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīvu 90/314/EEK par kompleksiem ceļojumiem²⁵.

66. Apstākļi, pamatojoties uz kuriem, ir uzdots prejudiciālais jautājums, tomēr neļauj uzskatīt, ka pastāv šāda atkarība.

64. Visi iepriekš minētie fakti skaidri atspoguļo to, ka pakalpojuma sniegšanas sistēma

25 — OV L 158, 59. lpp.

67. Līdz ar to principā visi šie fakti neattaisno patērētāja aizsardzības izslēgšanu vai ierobežošanu, noslēdzot vienīgi automašīnu nomas līgumu, nepiemērojot distanču līgumu direktīvas prasības, jo vispirms tieši patērētājam būtu jābūt izmēlošai informācijai, lai ļautu tam saprast līguma saturu. Tomēr uzņēmumam — kā, piemēram, automašīnu nomas sabiedrībai *easyCar*, uz ko attiecas prejudiciālais jautājums —, kas ietaupa izmaksas, jo tā pakalpojumi galvenokārt ir daļēja rakstura pakalpojumi, ir jābūt stingrākam pienākumam informēt, norādot, piemēram, kuri pakalpojumi ir iekļauti un kas jārezervē papildus.

68. Līdz ar to ir jākonstatē, ka transporta līdzekļa nodošana klienta rīcībā, ko veic automašīnu nomas sabiedrība, var tikt izslēgta no Direktīvas piemērošanas jomas tikai tad, ja saistībā ar Direktīvas 3. panta 2. punktā noteikto atteikuma tiesību iekļaušanu tās līgumos sabiedrība ciestu smagas un īpašas sekas, līdzīgi kā uzņēmums, kas pats nodarbojas ar transportēšanu. Principā tas nav “parastas” automašīnu nomas sabiedrības gadījums.

V — Secinājumi

69. Ņemot vērā iepriekš minētos faktus, uz prejudiciālo jautājumu piedāvāju atbildēt šādi:

Ierastais automašīnu nomas līgums nav “transporta pakalpojumu līgums” Eiropas Parlamenta un Padomes 1997.gada 20. maija Direktīvas 97/7/EK par patērētāju aizsardzību saistībā ar distances līgumiem 3. panta 2. punkta izpratnē.