

ĢENERĀLADVOKĀTA FILIPA LEŽĒ [PHILIPPE LÉGER]

SECINĀJUMI,

sniegti 2006. gada 5. oktobrī¹

1. Ar šo prasību Eiropas Kopienų Komisija lūdz Tiesai atzīt, ka Itālijas Republika, saglabājot tiesisko regulējumu, kas aizliedz mopēdiem vilkt piekabi, nav izpildījusi saistības, kas tai ir noteiktas ar EKL 28. pantu.

3. Saskaņā ar EKL 30. pantu dalībvalstu aizliegumus vai ierobežojumus, īpaši tos, kas pamatoti ar sabiedrisko drošību un veselības un dzīvības aizsardzību, nedrīkst piemērot kā patvaļīgas diskriminācijas vai slēptas ierobežošanas līdzekļus Kopienas iekšējā tirdzniecībā.

I — Atbilstošās tiesību normas

A — Kopienų tiesības

1) Eiropas Kopienų dibināšanas līgums

2) Tiesiskais regulējums attiecībā uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanas un atbilstības procedūrām.

2. EKL 28. pantā ir noteikts:

4. Padomes direktīva 92/61/EKK² tika pieņemta, lai izveidotu Kopienų apstiprināšanas procedūru³ divriteņu vai trīsriteņu mehāniskiem transportlīdzekļiem.

“Dalībvalstu starpā ir aizliegti importa kvantitatīvie ierobežojumi un citi pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību.”

2 — 1992. gada 30. jūnija Direktīva par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu pieņemšanu (OV L 225, 72. lpp.).

3 — Saskaņā ar Direktīvas 92/61 2. panta 6. punktu ar “apstiprināšanu” ir jāsaprot akts, pēc kura kāda dalībvalsts apliecina, ka kāda tipa transportlīdzeklis atbilst tehniskajām prasībām, kas noteiktas atsevišķās direktīvās, kā arī testi par ražotāja datu pareizību, kuri paredzēti minētās direktīvas 1 pielikumā.

1 — Oriģinālvaloda — franču.

5. Kā tas skaidri izriet no šajā direktīvā izklāstītajiem iemesliem, šādas procedūras mērķis ir nodrošināt iekšējā tirgus darbību, izskaužot tehniskos ierobežojumus tirdzniecībai mehānisko transportlīdzekļu jomā⁴. Tāpat tā tiecas paaugstināt drošību uz ceļiem, kā arī apkārtējās vides un patērētāju aizsardzību⁵.

6. Lai īstenotu šo Kopienas apstiprināšanas procedūru, minētā direktīva paredz pilnīgu tehnisko prasību, kurām šiem transportlīdzekļiem ir jāatbilst, saskaņošanu⁶. Tāpat tā paredz tehnisko normu, kas piemērojamas dažādiem šo transportlīdzekļu elementiem un raksturojumiem, saskaņošanu atsevišķu direktīvu ietvaros⁷.

7. Saskaņā ar tās 1. panta 1. punkta pirmo daļu Direktīvu 92/61 piemēro "visiem divriteņu un trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kam ir sapāroti vai citādi riteņi un kas paredzēti braukšanai pa autoceļiem, un šādu transportlīdzekļu detaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām".

8. Saskaņā ar šīs pašas direktīvas 1. panta 2. un 3. punktu ar transportlīdzekļiem ir domāti mopēdi⁸, motocikli, tricikli, kā arī kvadricikli.

9. Prasības attiecībā uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu masām un gabarītiem ir saskaņotas ar Padomes Direktīvu 93/93/EEK⁹.

10. Citas tehniskās prasības īpaši attiecībā uz minēto transportlīdzekļu jūgierīcēm un fiksētājierīcēm ir bijušas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 97/24/EK¹⁰ saskaņošanas priekšmets.

4 — Skat. no pirmā līdz trešajam, divpadsmito un pēdējo apsvērumu.

5 — Skat. pēdējo apsvērumu.

6 — Turpat.

7 — Skat. astoto apsvērumu.

8 — Saskaņā ar Direktīvas 92/61 1. panta 2. punkta pirmo ievilkumu ar "mopēdiem" ir jāsaprot "divriteņu vai trīsriteņu transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar motoru, kura cilindru tilpums nepārsniedz 50 kubikcentimetrus, ja tas ir iekšdedzes motors, un kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 45 kilometrus stundā".

9 — 1993. gada 29. oktobra Direktīva par divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu masu un gabarītiem (OV L 311, 76. lpp.).

10 — 1997. gada 17. jūnija Direktīva par dažām divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu detaļām un parametriem (OV L 226, 1. lpp.).

11. Direktīva 93/93 un Direktīva 97/24 preambulā nosaka, ka šo direktīvu noteikumu mērķis nav uzlikt pienākumu dalībvalstīm, kuru teritorijā divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem nav atļauts vilkt piekabi, grozīt to noteikumus¹¹.

14. Saskaņā ar minētā kodeksa 56. pantu piekabi atļauts vilkt tikai automašīnām, trolejbusiem¹³ un traktoriem.

II — Pirmstiesas procedūra

B — Valsts tiesības

12. 1992. gada 30. aprīļa likumdošanas dekrēta Nr. 285¹² (*decreto legislativo* Nr. 285) 53. pants mopēdus definē kā “visus divriteņu, trīsriteņu vai četrriteņu mehāniskos transportlīdzekļus”, pēdējiem ietverot arī “mehānisko kvadriciklu” kategoriju.

13. Saskaņā ar Ceļu kodeksa 54. pantu automašīnas ir mehāniski transportlīdzekļi ar vismaz četriem riteņiem, izņemot mopēdus.

15. Sarakstes starp Itālijas Republiku un Komisiju rezultātā Komisija, uzskatot, ka šī dalībvalsts, pieņemot attiecīgo tiesisko regulējumu, nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti saskaņā ar EKL 28. pantu, 2002. gada 3. aprīļa brīdinājuma vēstulē lūdza tai sniegt savus apsvērumus.

16. Savā atbildes vēstulē 2003. gada 13. jūnijā Itālijas Republika apsolīja veikt nepieciešamos grozījumus valsts tiesiskajā regulējumā un likvidēt importa ierobežojumus, uz kuriem norādīja Komisija. Tāpat šī dalībvalsts precizēja, ka tās attiecīgie grozījumi attieksies ne tikai uz transportlīdzekļu apstiprināšanu, bet arī uz to reģistrēšanu, lietošanu un piekabju pārbaudēm (tehnisko apkopi).

¹¹ — Skat. minēto direktīvu pēdējos apsvērumus.

¹² — 1992. gada 18. maija *GIURI* Nr. 114 (turpmāk tekstā — “Ceļu kodekss”).

¹³ — Trolejbusi ir transportlīdzekļi ar elektrodzinēju, kas nepārvietojas pa sliedēm un to apgādei ir savienoti ar ārēju elektroenerģijas padeves avotu.

17. Tomēr Komisija nesaņēma nevienu paziņojumu par minēto grozījumu pieņemšanu un tādēļ 2003. gada 19. decembrī nosūtīja Itālijas Republikai argumentētu atzinumu, aicinot veikt nepieciešamos pasākumus, lai izpildītu pienākumus, kas tai uzlikti ar EKL 28. pantu divu mēnešu termiņā no šī atzinuma paziņošanas brīža. Tā kā atbilde netika sniegta, Komisija, pamatojoties uz EKL 226. pantu, cēla šo prasību ar prasības pieteikumu, kas Tiesas kancelejā iesniegts 2005. gada 4. martā.

IV — Par pienākumu neizpildi

A — *Pušu galvenie argumenti*

20. Komisija Itālijas Republikai pārmet brīvas pārvietošanās principa, kas noteikts EKL 28. pantā, neievērošanu, aizliedzot mopēdiem vilkt piekabi.

III — Prasība

18. Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

— atzīt, ka Itālijas Republika, aizliedzot mopēdiem vilkt piekabes, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. pants;

— piespriest Itālijas Republikai segt tiesāšanās izdevumus.

19. Itālijas Republika lūdz Tiesai noraidīt prasību.

21. Šī iebilduma pamatošanai Komisija vispirms atgādina, ka saskaņotā Kopienas tiesības aktu par mopēdu piekabju apstiprināšanu, reģistrāciju un lietošanu neesamības gadījumā ir piemērojams EKL 28. un 30. pants.

22. Pēc tam Komisija uzsver, ka attiecīgie pasākumi traucē lietot citās dalībvalstīs likumiski ražotas un pārdotas piekabes, kavējot to importēšanu un to pārdošanu Itālijā. Pēc tās domām, šāds pasākums, kas ietver importa ierobežojumu EKL 28. panta izpratnē, nav

uzskatāms par saderīgu ar Līgumu, ja vien tas nav pamatots ar vienu no vispārējo interešu iemesliem, kas uzskaitīti EKL 30. pantā, vai kādu no Tiesas judikatūrā minētām imperatīvām prasībām.

kumu reģistrēt citā dalībvalstī ražotu un tirdzniecībai Itālijā paredzētu mopēdu un piekabi.

23. Šajā sakarā Komisija atzīmē, ka tas fakts, ka Itālijas Republika atļauj citās dalībvalstīs reģistrētiem un piekabi velkošiem mopēdiem pārvietoties tās teritorijā, pierāda, ka attiecīgais piekabju vilkšanas aizliegums neatbilst nevienai ceļu drošības prasībai.

24. Komisija atzīmē, ka Direktīvas 93/93 un Direktīvas 97/24 apsvērumi, uz kuriem atsaucas Itālijas Republika attiecīgā tiesiskā regulējuma pamatojumam, nav obligāta rakstura un tie nevar padarīt tādus valsts tiesību aktus kā šajā prāvā aplūkotie par saderīgiem ar Kopienu tiesībām. Tādējādi Komisija atgādina Tiesas pastāvīgo judikatūru attiecībā uz pamattiesību pārkāpumu pār atvasinātām tiesībām.

25. Atbildot uz šiem argumentiem, Itālijas Republika iebilst, ka pārkāpums, ko tai pārmet, attiecas uz aizliegumu Itālijā reģistrētiem mopēdiem vilkt piekabes, nevis attei-

26. Turklāt Itālijas Republika apgalvo, ka Direktīvas 93/93 un Direktīvas 97/24 pēdējie apsvērumi ietver atkāpi, kas pieļauj stridīgo pasākumu. Pēc tās domām, šāda atkāpe ir skaidrojama ar reljefa atšķirībām, kas pastāv valstu teritorijās. Tā varētu tikt atcelta tikai tad, ja būtu saskaņoti tehniskie noteikumi attiecībā uz divriteņu vai trīsriteņu mehānisko transportlīdzekļu vilkto piekabju apstiprināšanu, reģistrāciju un lietošanu¹⁴. Tomēr Itālijas Republika atzīmē, ka piemērojamās Kopienas tiesības neparedz šādu saskaņošanu. Savstarpēja piekabju atzišana paliks dalībvalstu diskrecionārajā varā.

27. Visbeidzot, Itālijas Republika uzsver, ka transportlīdzekļu tehniskie raksturojumi ir nozīmīgi no ceļu drošības viedokļa. Šajā sakarā Itālijas iestādes uzskata, ka, pastāvot apstiprināšanas normu trūkumam attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas velk piekabi, arī nepieciešamie drošības nosacījumi nav izpildīti.

¹⁴ — Šajā sakarā Itālijas Republika atzīmē, ka šāds tiesiskais regulējums jau pastāv attiecībā uz piekabēm, ko velk cita veida transportlīdzekļi.

B — Vērtējums

jumi un citi pasākumi ar līdzvērtīgu iedarbību dalībvalstu starpā ir aizliegti.

28. Komisijas prasība ir virzīta uz to, lai Tiesa atzītu, ka, aizliedzot mopēdiem vilkt piekabi, Itālijas tiesiskais regulējums pretēji Līgumam ietver šķērsli preču brīvai aprītei.

29. Iepriekš minētā sakarā ir jāatzīmē, ka atvasinātās tiesību normas, kuras tika piesauktas, nenosaka tehniskos raksturojumus, kuriem jāatbilst mopēdiem, kas velk piekabi. Tātad valsts pasākumi attiecībā uz šo jautājumu nav saskaņoti Kopienu līmenī.

30. Nepastāvot kopējiem vai saskaņotiem noteikumiem, dalībvalstīm ir pienākums ievērot Līgumā atzītās pamatbrīvības, starp kurām ir preču brīva aprīte¹⁵.

31. Šī brīvība saskaņā ar EKL 28. pantu nodrošina, ka importa kvantitatīvie ierobežo-

32. No pastāvīgās judikatūras izriet, ka, ikviens valsts pasākums, kas tieši vai netieši, faktiski vai iespējami var ietekmēt tirdzniecību dalībvalstu starpā, ir kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgas iedarbības pasākums, kas ir aizliegts ar EKL 28. pantu¹⁶. Tādējādi, lai gan pasākuma mērķis nav regulēt preču tirdzniecību starp dalībvalstīm, noteicošā ir tā faktiskā vai iespējamā ietekme uz tirdzniecību Kopienā.

33. Turklāt no Tiesas judikatūras izriet, ka, pastāvot tiesību aktu saskaņošanas trūkumam, pasākumi, kas vienādi piemērojami gan attiecībā uz valsts izcelsmes produktiem, gan produktiem, kas importēti no citām dalībvalstīm, var radīt preču brīvas aprītes ierobežojumus¹⁷.

15 — Ir jāatgādina, ka saskaņā ar EKL 3. panta 1. punkta c) apakšpunktu Eiropas Kopienų darbība paredz iekšēju tirgu, kurā visas dalībvalstis atceļ šķērsļus it īpaši brīvai preču aprītei. Turklāt EKL 14. panta 2. punktā ir paredzēts, ka "iekšējais tirgus aptver telpu bez iekšējām robežām, kurā saskaņā ar Līgumu ir nodrošināta preču [...] brīva aprīte" atbilstoši EKL 28. un turpmāko pantu noteikumiem. Šajā sakarā skat. 1997. gada 9. decembra spriedumu lietā C-265/95 Komisija/Frāncija (*Recueil*, I-6959. lpp., 24. un turpmākie punkti).

16 — Skat. it īpaši 1993. gada 24. novembra spriedumu apvienotajās lietās C-267/91 un C-268/91 *Keck* un *Mithouard* (*Recueil*, I-6097. lpp., 11. punkts) un 2006. gada 14. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-158/04 un C-159/04 *Alfa Vita Vassilopoulos* un *Carrefour Marinopoulos* (Krājums, I-8135. lpp., 15. punkts un tajā minētā judikatūra).

17 — Skat. it īpaši 1979. gada 20. februāra spriedumu lietā 120/78 *Rewe-Zentral*, saukta par "Cassis de Dijon" (*Recueil*, 649. lpp., 6., 14. un 15. punkts).

34. Tomēr šie pasākumi var tikt attaisnoti, ja tiem ir leģitīms mērķis. Praksē pastāvīgi tiek nospriests, ka valsts tiesiskais regulējums, kas traucē preču brīvu apriti, nav katrā ziņā uzskatāms par esošu pretrunā Kopienų tiesībām, ja to var pamatot ar kādu no vispārējo interešu apsvērumiem, kas minēti EKL 30. pantā, vai ar kādu no Tiesas judikatūrā nostiprinātām imperatīvām prasībām, ja valsts tiesiskais regulējums ir piemērojams bez atšķirības¹⁸.

36. Atgādināto principu kontekstā ir jāpārbauda, vai attiecīgais valsts tiesiskais regulējums neietver šķērsli preču brīvai aprītei pretēji EKL 28. pantam un, ja tas apstiprinās, vai tas var tikt pamatots.

35. Tomēr, kā to uzsver Tiesa, ikviena atkāpe no brīvas preču aprītes pamatprincipa ir jāinterpretē šauri¹⁹. Katrs no EKL 30. pantā uzskaitītajiem pamatojumiem ir jāsaprot ierobežotā veidā, un šis pants nav paplašināms uz citiem gadījumiem kā tiem, kas tajā ir izsmēļoši uzskaitīti. Šajos apstākļos valsts iestādēm no vienas puses ir jāpierāda, ka to tiesiskais regulējums ir nepieciešams, lai sasniegtu nosprausto mērķi, no otras puses — ka minētais tiesiskais regulējums attiecībā uz to ir samērīgs²⁰.

1) Par šķērsļa preču brīvai aprītei pastāvēšanu

37. Es domāju, ka valsts tiesiskais regulējums, par kuru ir runa šajā prāvā, ietver kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgas iedarbības pasākumu, kas ir aizliegts ar EKL 28. pantu.

38. No vienas puses, no lietas izriet, ka attiecīgais aizliegums ir vienādi piemērojams gan attiecībā uz valsts izcelsmes produktiem, gan produktiem, kas importēti no citām dalībvalstīm. Atbildes rakstā uz repliku Itālijas Republika uzsver, ka aizlieguma pasākums attiecas uz visām piekabēm, neatkarīgi no to izgatavošanas vietas²¹.

18 — Skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Alfa Vita Vassilopoulos* un *Carrefour Marinopoulos*, 20. punkts un tajā minētā judikatūra. Jāatceras, ka pamatojums, kas balstīts uz EKL 30. pantu vai uz Kopienų tiesību atzītu pamatprasību, ir izslēgts, kad Kopienų direktīvas paredz specifiska mērķa īstenošanai nepieciešamo pasākumu saskaņošanu. Šādā gadījumā aizsardzības pasākumi ir jāpieņem saskaņošanas direktīvas noteiktos ietvaros (skat. it īpaši 1996. gada 23. maija spriedumu lietā C-5/94 *Hedley Lomas, Recueil*, I-2553. lpp., 18. punkts).

19 — Skat. it īpaši 1991. gada 19. marta spriedumu lietā C-205/89 Komisija/Griekija (*Recueil*, I-1361. lpp., 9. punkts).

20 — Ilustrācijai skatīt 2004. gada 5. februāra spriedumu lietā C-270/02 Komisija/Itālija (*Recueil*, I-1559. lpp., 22. punkts).

21 — 2. punkts.

39. No otras puses, nav apstrīdams, ka, vispārējā un absolūtā veidā aizliedzot mopēdiem vilkt piekabi visā Itālijā, attiecīgais valsts tiesiskais regulējums rada šķērsli preču, it īpaši piekabju brīvai aprītei.

ietekmi uz tirdzniecību Kopienā, var pamatot ar vienu no vispārējo interešu apsvērumiem, kas uzskaitīti EKL 30. pantā, vai ar kādu no Tiesas judikatūrā nostiprinātām imperatīvām prasībām un, vajadzības gadījumā, vai šāds ierobežojums ir piemērots mērķa sasniegšanai un ir samērīgs ar to.

40. Lai gan šis aizliegums attiecas tikai uz mopēdiem, man šķiet, ka piekabes piestiprināšana šāda veida transportlīdzekļiem it īpaši lauku apvidos ir ierasts un biežs transports. Lai gan šis tiesiskais regulējums neaizliedz piekabju importu un tirdzniecību Itālijā, tas ierobežo to lietošanu Itālijā. Tādēļ es uzskatu, ka šāds aizliegums samazina tirdzniecības iespējas starp Itālijas Republiku un citām dalībvalstīm un ierobežo piekabju importu un tirdzniecību Itālijā no minētajām valstīm, kurās tās tiek likumiski ražotas un tirgotas.

2) Par iespējamo šķēršļa pamatojumu

41. Šajos apstākļos man šķiet, ka attiecīgais valsts tiesiskais regulējums ietver kvantitatīviem ierobežojumiem līdzvērtīgas iedarbības pasākumu, kas būtībā ir aizliegts ar EKL 28. pantu.

43. Šajā prāvā Itālijas Republika apgalvo, ka attiecīgais aizliegums tika izdots, lai nodrošinātu transportlīdzekļu vadītāju drošību. Šis iemesls nav skaidri minēts EKL 30. pantā, kurš, kā es norādīju, ir interpretējams šauri.

42. Tomēr ir jānoskaidro, vai šādu tiesisko regulējumu, neskatoties uz tā ierobežojošo

44. Tomēr es uzskatu, ka ceļu drošības aizsardzība ir pamatots iemesls, kas noteiktos apstākļos var būt par pamatojumu šķērslim preču brīvai aprītei Kopienā.

45. Nav apstrīdams, ka drošība uz ceļiem ir Kopienu tiesībās atzīts un īstenojams mērķis²².

kums ir nepieciešams, lai nodrošinātu drošību uz ceļiem²⁴.

46. Papildus jāatzīmē, ka starp EKL 30. pantā minētajiem pamatojuma iemesliem ir valsts drošības, kā arī cilvēku veselības un dzīvības aizsardzības apsvērumi. Es domāju, ka katru no šiem iemesliem var dabiski saprast kā tādu, kas ietver satiksmes negadījumu novēršanu.

48. Šādos apstākļos es uzskatu, ka attiecīgais valsts tiesiskais regulējums var tikt pamatots ar EKL 30. pantu, ciktāl, no vienas puses, tas nodrošina transportlīdzekļu vadītāju drošību un, no otras puses, ir samērīgs ar šo mērķi.

49. Pirmkārt, attiecībā uz pasākuma atbilstību izvirzītā mērķa sasniegšanai, man šķiet, ka valsts tiesiskais regulējums, kas aizliedz mopēdiem vilkt piekabi, noteiktos gadījumos var atbilst rūpēm par drošību uz ceļiem.

47. Visbeidzot, Tiesa 1987. gada 11. jūnija spriedumā lietā *Gofette* un *Gilliard*²³ par kontroles pasākumu, kas bija noteikts kā nosacījums no citas dalībvalsts importēta transportlīdzekļa reģistrācijai, jau ir nospriedusi, ka šķērslis preču brīvai aprītei var tikt pamatots ar EKL 30. pantu, ciktāl šis pasāk-

50. Man šķiet, ka noteiktos apstākļos mopēds, kas velk piekabi, ir satiksmei bīstams transportlīdzeklis, jo ir lēns un uz

22 — Skat. it īpaši 2004. gada 6. aprīļa Komisijas Ieteikumu par tiesību aktu izpildi ceļu satiksmes drošības jomā (OV L 111, 75. lpp.); 2003. gada 2. jūnija Komisijas paziņojumu "Eiropas Ceļu satiksmes drošības rīcības programma: divkārsa ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaita samazināšana Eiropas Savienībā līdz 2010. gadam, īstenojot kopējas atbildības principu" (COM(2003) 311, galīgā redakcija), un 2000. gada 26. jūnija Padomes lēmumu par drošu autoceļu nodrošināšanu (OV L 218, 1. lpp.).

23 — Lieta 406/85 (*Recueil*, 2525. lpp., 7. punkts).

24 — Tāpat ir jāvērs uzmanība uz 1994. gada 5. oktobra spriedumu lietā C-55/93 *Van Schaik* (*Recueil*, I-4837. lpp.), kur Tiesa, izskatot prejudiciālo jautājumu par EKL 49. panta (pakalpojumu sniegšanas brīvība) interpretāciju, uzskatīja, ka ceļu satiksmes drošības prasības ir primāri vispārējo interešu iemesli, kas pamato dalībvalsts tiesisko regulējumu, kas citās dalībvalstīs dibinātām tehniskās apkopes stacijām nelāva izsniegt kontroles sertifikātus šajā valstī reģistrētām automašīnām (19. punkts).

ceļa aizņem daudz vietas. Līdz ar to es uzskatu, ka šāda veida transportlīdzekļa pārvietošanās uz noteiktiem ceļiem, piemēram, autoceļiem, un īpaši bīstamos maršrutos ir ierobežojama.

51. Šādos apstākļos, manuprāt, nav izslēdzams, ka šis pasākums var veicināt drošību uz ceļa.

52. Otrkārt, attiecībā uz minētā pasākuma samērīgumu ir jāatgādina, ka, kaut arī saskaņotu noteikumu trūkuma dēļ par mopēdu, kuri velk piekabi, pārvietošanos dalībvalstīm ir jāizlemj par limeni, kādā tās domā nodrošināt transportlīdzekļu vadītāju drošību, un veidu, kādā šo līmeni sasniegt, to var darīt tikai Līgumā noteiktajās robežās, īpaši ņemot vērā samērīguma principu.

53. Lai valsts tiesiskais regulējums atbilstu šim principam, jāpārliecinās, vai tā noteiktie līdzekļi ir tie, kas nepieciešami izraudzīto interešu aizsardzības nodrošināšanai.

54. Vispirms ir jāsecina, ka tāds valsts pasākums kā šajā prāvā rada nozīmīgu ierobežojumu tirdzniecības brīvībai starp dalībvalstīm.

55. No šīs lietas materiālos minētajiem apstākļiem izriet, ka attiecīgais pasākums ietver vispārēju un absolūtu aizliegumu. Šis pasākums neaprobežojas ar aizliegumu mopēdiem vilkt piekabi konkrētos apvidos vai noteiktos maršrutos, bet ir attiecināms uz visu Itālijas teritoriju neatkarīgi no ceļu infrastruktūras un satiksmes apstākļiem.

56. Pēc tam ir jānorāda, ka Itālijas iestādes, lai pierādītu, ka piemērotie ierobežojumi ir samērīgi ar transportlīdzekļu vadītāju efektīvu aizsardzību, neatsaucas ne uz vienu konkrētu apstākli.

57. No vienas puses, Itālijas Republika aprobežojas ar vispārīga veida secinājumu, ka "dažādu valstu teritoriju reljefs nav vienveidīgs" un ka "tehniskie transportlīdzekļu raksturojumi ir nozīmīgi cilvēku un satiksmes drošībai".

58. No otras puses, Itālijas Republika neapstrīd, ka attiecīgais aizliegums attiecas tikai uz Itālijā reģistrētiem mopēdiem²⁵. Citās dalībvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem ir atļauts pārvietoties pa Itālijas ceļiem, velkot piekabi.

59. Visbeidzot, man šķiet, ka attiecīgā tiesiskā regulējuma noteikto transportlīdzekļu vadītāju drošību var nodrošināt ar pasākumiem, kas mazāk ierobežotu tirdzniecību Kopienā. Es domāju, ka šī mērķa sasniegšanai noderētu sektoriāls aizliegums, kas būtu piemērojams par bīstamiem noteiktos maršrutos, piemēram, šķērsojot Alpus vai uz sabiedriskiem ceļiem ar intensīvu satiksmi. Šajā ziņā Itālijas Republikas paustais nodoms mainīt tās tiesisko regulējumu atbilstoši Kopienas tiesībām, manuprāt, apstiprina šo analīzi.

60. Jebkurā gadījumā es uzskatu, ka Itālijas valsts iestādēm pirms tik radikāla pasākuma kā vispārēja un absolūta aizlieguma pieņemšana ir pienākums rūpīgi pārbaudīt iespēju izmantot pasākumus, kas mazāk ierobežo pārvietošanās brīvību, tos noraidot tikai tad, ja to raksturs ir viennozīmīgi nepiemērots salīdzinājumā ar izvirzīto mērķi.

61. Ņemot vērā iepriekš minēto, es uzskatu, ka tāds vispārējs un absolūts aizliegums kā šajā prāvā esošais nav samērīgs pasākums saskaņā ar valsts iestāžu nosprausto mērķi.

62. Lidz ar to es domāju, ka apstrīdētais valsts tiesiskais regulējums, neievērojot samērīguma principu, nav pamatojams ar iemesliem, kas saistīti ar ceļu drošību. Manuprāt, šis tiesiskais regulējums ir atzistams par nesaderīgu ar EKL 28. pantu.

63. Man nešķiet, ka Itālijas Republikas attīstītais arguments, ar kuru Direktīvas 93/93 un Direktīvas 97/24 pēdējie apsvērumi ļauj dalībvalstīm saglabāt šādu tiesisko regulējumu, varētu nopietni apstrīdēt šo analīzi.

64. No pastāvīgās judikatūras izriet, ka "Kopienas tiesību akta preambula nav juridiski saistoša un uz to nevar atsaukties ne tāpēc, lai atkāptos no tiem pašiem attiecīgā akta noteikumiem, ne arī, lai interpretētu tā noteikumus

25 — Iebildumu raksta 2. punkts.

tādā veidā, kas acīmredzami būtu pretējs to formulējumam”²⁶.

65. Šajā gadījumā neviens no Itālijas Republikas izvirzītajiem apsvērumiem nav ietverts direktīvu tekstā. Tomēr, kā jau to uzsvēru lietas *Meta Fackler* secinājumu 70. punktā²⁷, pat ja lielākoties no direktīvas preambulas ir redzamas norādes Tiesai par likumdevēja gribu un tās noteikumiem piešķiramo nozīmi, tomēr tad, ja apsvērumā minētais jēdziens nav konkrēti definēts pašā direktīvas tekstā, tieši direktīvas tekstam ir jābūt noteicošajam.

66. Jebkurā gadījumā Tiesa jau vairākkārt ir nospriedusi, ka atvasināta tiesību norma, šajā gadījumā direktīva, “nav interpretējama kā tāda, kas pilnvaro dalībvalstis noteikt nosacījumus, kas ir pretēji Līguma noteikumiem par preču apriti”²⁸.

26 — Skat. it īpaši 2005. gada 24. novembra spriedumu lietā C-136/04 *Deutsches Milch-Kontor* (Krājums, I-10095. lpp., 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

27 — 2005. gada 12. maija spriedums lietā C-444/03 (Krājums, I-3913. lpp.).

28 — 1992. gada 9. jūnija spriedums lietā C-47/90 *Delhaize un Le Lion* (*Recueil*, I-3669. lpp., 26. punkts). Tāpat skat. 1994. gada 2. februāra spriedumu lietā C-315/92 *Verband Sozialer Wettbewerb*, saukta par “Clinique” (*Recueil*, I-317. lpp., 12. punkts), kurā Tiesa nosprieda, ka “direktīva [...] kā jebkurš atvasināts tiesību akts ir jāinterpretē saskaņā ar Līguma noteikumiem par preču brīvu apriti”.

67. Šajos apstākļos es uzskatu, ka Itālijas Republika, lai pamatotu apstrīdamā tiesiskā regulējuma radīto aizliegumu, nevar pamatoti balstīties uz Direktīvas 93/93 un Direktīvas 97/24 apsvērumiem.

68. Ņemot vērā iepriekš teikto, es uzskatu, ka Itālijas Republika, pieņemot un saglabājot spēkā tiesisko regulējumu, kas aizliedz Itālijā reģistrētiem mopēdiem vilkt piekabi, nav izpildījusi pienākumus, ko tai uzliek EKL 28. pants.

V — Par tiesāšanās izdevumiem

69. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kam spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kam spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisija ir prasījusi piespriezt Itālijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums ir nelabvēlīgs, tad jāpiespriež Itālijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

VI — Secinājums

70. Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, iesaku Tiesai:

- atzīt, ka Itālijas Republika, pieņemot un saglabājot spēkā tiesisko regulējumu, kas aizliedz Itālijā reģistrētiem mopēdiem vilkt piekabi, nav izpildījusi pienākumus, kas tai uzlikti ar EKL 28. pantu;
- piespriest Itālijas Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.