



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2018. gada 12. aprīlī\*

Valsts pienākumu neizpilde – Regula (EK) Nr. 1072/2009 – 2. panta 6. punkts – 8. pants –  
Kabotāžas pārvadājumi – Jēdziens – Eiropas Komisijas dokumentā “Jautājumi un atbildes” ietvertā  
definīcija – Juridiskais spēks – Valsts piemērošanas pasākumi, ar kuriem tiek ierobežots iekraušanas un  
izkraušanas vietu skaits, kas var ietilpt vienā kabotāžas pārvadājumā – Rīcības brīvība – Ierobežojums –  
Samērīgums

Lieta C-541/16

par prasību sakarā ar pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2016. gada 25. oktobrī cēla

**Eiropas Komisija**, ko pārstāv *J. Hottiaux, L. Grønfeldt un U. Nielsen*, pārstāvji,

prasītāja,

pret

**Dānijas Karalisti**, ko sākotnēji pārstāvēja *C. Thorning*, pēc tam – *J. Nymann-Lindgren un M. Søndahl Wolff*, pārstāvji,

atbildētāja.

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], tiesneši E. Levits,  
E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], M. Bergere [*M. Berger*] un F. Biltšens [*F. Biltgen*] (referents),

ģenerāladvokāts: J. Tančevs [*E. Tanchev*],

sekretārs: R. Skjāno [*R. Schiano*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2017. gada 11. oktobra tiesas sēdi,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2017. gada 23. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

\* Tiesvedības valoda – dāņu.

## Spriedums

- 1 Prasības pieteikumā Eiropas Komisija lūdz Tiesu atzīt, ka Dānijas Karaliste nav izpildījusi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.) 2. panta 6. punktā un 8. pantā paredzētos pienākumus.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Savienības tiesības*

##### *Regula Nr. 1072/2009*

- 2 Regulas Nr. 1072/2009 mērķis ir Kopējās transporta politikas izveidošana, tostarp izstrādājot kopīgus noteikumus par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum Eiropas Savienības teritorijā, kā arī paredzot nosacījumus, saskaņā ar kuriem ārvalstu kravas pārvadātāji dalībvalstī drīkst sniegt kravu iekšzemes autopārvadājumu pakalpojumus. Šajā regulā paredzēts princips, ka starptautiskie pārvadājumi tiek veikti ar Kopienas atļauju. Tā var tikt izsniegta jebkurai pārvadātājam, kas veic kravu komercpārvadājumus ar autotransportu.
  - 3 Regulas Nr. 1072/2009 preambulas 4.–6., 13. un 15. apsvērumā ir noteikts:
    - “(4) Vienota transporta politika nozīmē, ka tiek atcelti visi transporta pakalpojumu sniedzējiem noteiktie ierobežojumi valstspiederības dēļ vai tādēļ, ka tie veic uzņēmējdarbību citā dalībvalstī, bet ne tajā, kurā jāsniedz pakalpojumi.
    - (5) Lai to panāktu veiksmīgi un elastīgā veidā, pirms galīgās sistēmas īstenošanas būtu jānosaka pagaidu kabotāžas režīms, kamēr iekšzemes autopārvadājumu tirgus saskaņošana vēl nav pabeigta.
    - (6) Pakāpeniskas Eiropas vienotā tirgus izveidošanas rezultātā būtu jānovērš visi šķēršļi dalībvalstu piekļuvei iekšējam tirgum. Tomēr šajā procesā būtu jāņem vērā kontroles efektivitāte un darba apstākļu attīstība profesijā, noteikumu saskaņošana, *inter alia*, īstenošanas, ceļa nodevu un sociālo un drošības tiesību aktu jomā. Komisijai būtu stingri jāuzrauga situācija tirgū, kā arī iepriekšminētā saskaņošana, un vajadzības gadījumā tai būtu jāiesaka turpmāk atvērt iekšzemes pārvadājumu, tostarp kabotāžas, tirgus.
- [..]
- (13) Kravas pārvadātājiem, kam ir izsniegtas Kopienas atļaujas, kas paredzētas šajā regulā, vai arī pārvadātājiem, kam atļauta dažu kategoriju starptautisko autopārvadājumu pakalpojumu sniegšana, būtu jāatļauj pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veikt iekšzemes pārvadājumus dalībvalstī, ja šī valsts nav pārvadātāja galvenā uzņēmuma vai tā filiāles reģistrācijas vieta. [..]
- [..]
- (15) Neskarot Liguma noteikumus par tiesībām veikt uzņēmējdarbību, kabotāžas pārvadājumi ir pakalpojumi, ko kravas pārvadātāji sniedz dalībvalstī, kurā tie neveic uzņēmējdarbību, un tiem nevajadzētu būt aizliegtiem, ja vien tos neveic tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī. Lai palīdzētu izpildīt šo prasību, kabotāžas pārvadājumu biežumam un laikposmam, kurā tos var veikt, vajadzētu būt ierobežotam un skaidrāk definētam. Iepriekš šādi iekšzemes pārvadājumi bija atļauti pagaidu kārtā. Praksē bija sarežģīti noteikt, kuri pārvadājumi ir atļauti. Tādēļ ir vajadzīgi skaidri un vienkārši izpildāmi noteikumi.”

- 4 Regulas Nr. 1072/2009 2. pantā “Definīcijas” ir noteikts:

“Šajā regulā:

[..]

- 6) “kabotāžas pārvadājumi” ir iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējā dalībvalstī;

[..].”

- 5 Regulas Nr. 1072/2009 III nodaļā “Kabotāža” ir ietverts tas 8. pants, kura 1. un 2. punktā ir paredzēts:

“1. Visi pārvadātāji, kuri veic komercpārvadājumus un kuriem ir Kopienas atļauja, un transportlīdzekļa vadītāji, ja tie ir trešās valsts valstspiederīgie, kuriem ir transportlīdzekļa vadītāja atestāts, ir tiesīgi pēc šīs nodaļas noteikumiem veikt kabotāžas pārvadājumus.

2. Tiklīdz ir piegādāta krava, kura tika ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu, 1. punktā minētajiem pārvadātājiem ir atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti. Pēdējai kravas izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā pirms izbraukšanas no uzņēmējas dalībvalsts jānotiek septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.

Pirmajā daļā minētā termiņa laikā pārvadātāji var veikt dažus vai visus minētajā daļā atļautos kabotāžas pārvadājumus jebkurā dalībvalstī ar noteikumu, ka veic ne vairāk kā vienu pārvadājumu katrā dalībvalstī trīs dienu laikā pēc ierašanās bez kravas attiecīgās dalībvalsts teritorijā.”

### **Dānijas tiesības**

- 6 *Cabotagevejledning gældende fra den 14. maj 2010. En vejledning om cabotagereglerne i Europarlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel* (No 2010. gada 14. maijā spēkā esošās Kabotāžas pamatnostādnes. Pamatnostādnes par kabotāžas autopārvadājumu noteikumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā Nr. 1072/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum, turpmāk tekstā – “Pamatnostādnes”), kuras *Trafikstyrelsen* (Transporta dienests, Dānija) publicēja savā interneta vietnē 2010. gada 21. maijā, 3. punktā ir norādīts:

“Kabotāžas pārvadājums ir iekšzemes kravas pārvadājums no preču iekraušanas līdz to piegādei preču saņēmējam, kā tas ir paredzēts preču pavadzīmē. Kabotāžas pārvadājumu var veidot vai nu vairākas iekraušanas vietas, vai vairākas izkraušanas vietas.”

### **Pirmstiesas procedūra**

- 7 2013. gada 2. oktobrī Komisija lūdza Dānijas Karalistei *EU Pilot* procedūras (Nr. 5703/13) ietvaros sniegt papildu informāciju, lai varētu novērtēt, vai Dānijas tiesiskais regulējums par kabotāžas pārvadājumiem ir saderīgs ar Regulu Nr. 1072/2009, un izteica trīs iebildumus attiecīgi par pienākumu kabotāžas noteikumu ievērošanas pārbaudes brīdī iesniegt attiecīgos dokumentus, par to naudas sodu līmeni, kas tiek uzlikti pārvadātājiem šo noteikumu pārkāpumu gadījumos, un par ierobežojumu, kāds ir paredzēts iespējai veikt tādu kabotāžas pārvadājumu, kurš ietver vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas.

- 8 Dānijas Karaliste uz šo pieprasījumu atbildēja ar 2013. gada 18. novembra un 12. decembra vēstulēm.
- 9 Uzskatot, ka šīs atbildes nav apmierinošas, Komisija 2014. gada 11. jūlijā šai dalībvalstij nosūtīja brīdinājuma vēstuli, atkārtojot šā sprieduma 7. punktā minētos trīs iebildumus.
- 10 Ar 2014. gada 9. septembra vēstuli Dānijas Karaliste šos iebildumus apstrīdēja.
- 11 Komisija 2015. gada 25. septembrī nosūtīja Dānijas Karalistei argumentētu atzinumu, kurā tā norādīja, ka to apmierina Dānijas iestāžu paskaidrojumi un Dānijas tiesību aktos izdarītie grozījumi attiecībā uz iebildumu par pienākumu pārbaudes brīdi uzrādīt atbilstošos dokumentus. Tādējādi argumentētais atzinums attiecās vienīgi uz abiem pārējiem iebildumiem.
- 12 Dānijas Karaliste uz šo argumentēto atzinumu atbildēja ar 2015. gada 25. novembra vēstuli, kurā tā sniedza papildu paskaidrojumus.
- 13 Komisija uzskatīja, ka paskaidrojumi par to naudas sodu līmeni, kas tiek uzlikti pārvadātājiem kabotāžas noteikumu pārkāpumu gadījumos, to apmierina. Tādējādi tā nolēma celt šo prasību, tās tvērumu ierobežojot un to attiecinot vienīgi uz iebildumu par iekraušanas vietu un izkraušanas vietu, kuras var ietvert kabotāžas pārvadājums, skaita ierobežojumu.

## **Par prasību**

### *Lietas dalībnieku argumenti*

- 14 Savas prasības pamatojumam Komisija apgalvo, ka Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā un 8. pantā ietvertais “kabotāžas pārvadājumu” jēdziens ir jāinterpretē tādējādi, ka viens kabotāžas pārvadājums var ietvert vairākas iekraušanas vietas, vairākas izkraušanas vietas un pat vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas.
- 15 Komisija apgalvo, ka Autotransporta komitejas 2010. gada 25. oktobra sanāksmes laikā dalībvalstu pārstāvju vienojās par šo interpretāciju, kas tika publicēta Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta (ĢD) interneta vietnē kā dokuments “Jautājumi un atbildes” un kas tādējādi ir visām dalībvalstīm saistoša.
- 16 Komisija uzskata, ka, tā kā Dānijas Karalistes pieņemtajās pamatnostādnēs par kabotāžu ir paredzēts, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert vai nu vairākas iekraušanas vietas, vai vairākas izkraušanas vietas, tās neatbilst ne šai interpretācijai, ne Regulas Nr. 1072/2009 mērķim.
- 17 Visbeidzot savā replikā Komisija atspēko Dānijas Karalistes argumentu par to, ka dalībvalstīm esot plaša rīcības brīvība, paredzot valsts piemērošanas pasākumus, lai precizētu jēdziena “kabotāžas pārvadājumi” definīciju Regulas Nr. 1072/2009 izpratnē. Šī iestāde uzskata, ka šāda rīcības brīvība nevarot pastāvēt, jo šis jēdziens ar šīs regulas 2. panta 6. punktu un 8. pantu ir saskaņots, un jebkurā gadījumā pamatnostādnes par kabotāžu neatbilstot samērīguma principam.
- 18 Dānijas Karaliste apstrīd šo Komisijas aizstāvēto “kabotāžas pārvadājumu” jēdziena interpretāciju. Tā norāda, ka Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā ir vienīgi paredzēts, ka ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli atļauts veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, bet tajā nav precizēts iekraušanas vietu skaits un izkraušanas vietu skaits, kuru var ietvert tas pats kabotāžas pārvadājums. Tādējādi attiecībā uz šī jēdziena definīciju šajā regulā trūkstot skaidrības.

- 19 Šo skaidrības trūkumu apstiprinot tas, ka Regulā Nr. 1072/2009 paredzētie noteikumi par kabotāžu dalībvalstīs tiek interpretēti un piemēroti atšķirīgi, kā izriet it īpaši no Komisijas ziņojuma Eiropas Parlamentam un Padomei par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū (COM(2014) 222 *final*) 18. un 19. lappuses. Turklāt pati Komisija esot atzinusi, ka Regulā Nr. 1072/2009 ietvertā kabotāžas pārvadājumu jēdziena definīcija esot problemātiska, un esot paredzējusi šo regulu grozīt, lai to labotu.
- 20 Attiecībā uz argumentu, ka kabotāžas pārvadājumu jēdziens esot ticis precizēts pēc Autotransporta komitejas sanāksmes un ka šīs sanāksmes laikā dalībvalstu pārstāvju izveidotā definīcija esot ietverta dokumentā “Jautājumi un atbildes”, kas dalībvalstīm esot saistošs, Dānijas Karaliste apgalvo, ka šim dokumentam neesot nekāda juridiska spēka un ka tajā ietvertā definīcija nebalstoties uz dalībvalstu vienošanos.
- 21 Dānijas Karaliste apgalvo, ka 2011. gada 21. decembra sprieduma *Danske Svineproducenter* (C-316/10, EU:C:2011:863) 48. punktā Tiesa ir nospriedusi, ka, ja regulai trūkst skaidrības, dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība paredzēt pasākumus valsts līmenī, lai šo skaidrības trūkumu labotu, tomēr ar nosacījumu, ka šie pasākumi ir samērīgi un atbilst attiecīgās regulas mērķiem.
- 22 Šī dalībvalsts norāda, ka atbilstoši Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktam un 8. panta 2. punktam, tos skatot šīs regulas preambulas 15. apsvēruma gaismā, šīs regulas mērķis ir ierobežot kravu iekšzemes autopārvadājumus uzņēmējā dalībvalstī, ko veic ārvalsts pārvadātājs, tostarp aizliedzot kabotāžas pārvadājumus, kas tiek veikti tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī.
- 23 Ja iekraušanas un izkraušanas vietu skaitam netiktu piemērots nekāds ierobežojums, ārvalsts pārvadātājs varētu uzņēmējā dalībvalstī veikt lielu skaitu pārvadājumu un tos uzskatīt par tādiem, kas veido vienu vienīgu kabotāžas pārvadājumu, un tādējādi varētu tikt apiets Regulā Nr. 1072/2009 paredzētais ierobežojums līdz trīs pārvadājumiem.
- 24 Dānijas Karaliste no tā secina, ka, ciktāl ar pamatnostādnēm par kabotāžu tiek nodrošināts kabotāžas pagaidu raksturs, palielināts kravas transportlīdzekļu slodzes koeficients un palīdzēts izvairīties no tukšbraucieniem, sekmējot pārvadājumu efektivitāti, šīs pamatnostādnes atbilst Regulas Nr. 1072/2009 mērķim. Turklāt ar šiem pasākumiem tiek stiprināta tiesiskā noteiktība un nodrošināta šīs regulas ievērošanas kontroles efektivitāte.

### **Tiesas vērtējums**

- 25 Lai lemtu par šīs prasības pamatotību, iesākumā jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru valsts pienākumu neizpildes procedūrā Komisijai ir jāpierāda apgalvotās neizpildes esamība un jāiesniedz Tiesai vajadzīgie pierādījumi, lai tā varētu pārbaudīt, vai šāda pienākumu neizpilde pastāv, bet Komisijai nav tiesību pamatoties uz jebkādu prezumpciju (spriedumi, 2005. gada 12. maijs, Komisija/Belģija, C-287/03, EU:C:2005:282, 27. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2011. gada 19. maijs, Komisija/Malta, C-376/09, EU:C:2011:320, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 26 Šajā gadījumā Komisija pārmet Dānijas Karalistei, ka tā nav izpildījusi Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā un 8. pantā paredzētos pienākumus, nosakot tādus valsts pasākumus tās piemērošanai, ar kuriem ir paredzēts precizēt jēdziena “kabotāžas pārvadājums” šīs regulas izpratnē interpretāciju, lai gan šai dalībvalstij trūka kompetences to darīt. Katrā ziņā šie pasākumi neatbilstot Regulas Nr. 1072/2009 mērķim.
- 27 Šajā ziņā jāuzsver, ka, lai gan, ņemot vērā regulu normu raksturu un to funkciju Savienības tiesību avotu sistēmā, regulas normas vispārīgi ir nepastarpināti piemērojamas valstu tiesību sistēmās, neprasot valsts iestādēm īstenot piemērošanas pasākumus, dažu regulu normu īstenošanai dalībvalstīm

tomēr ir jānosaka piemērošanas pasākumi (skat. spriedumus, 2011. gada 21. decembris, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, 39. un 40. punkts, kā arī 2017. gada 30. marts, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, 17. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 28 Nav strīda, ka dalībvalstis var noteikt pasākumus regulas piemērošanai, ja tie netraucē tās tiešajai piemērojamībai, neapslēpj tās Savienības tiesību akta raksturu un ja ar tiem tiek noteikts, kā izmantojama ar šo regulu piešķirtā rīcības brīvība, tomēr ievērojot tās noteikumu ietvarus (spriedumi, 2011. gada 21. decembris, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, 41. punkts, kā arī 2017. gada 30. marts, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, 18. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 29 Atsaucoties uz atbilstošajām attiecīgās regulas normām, kuras interpretējamās, ņemot vērā tās mērķus, ir jānosaka, vai ar tām tiek aizliegts, likts vai atļauts dalībvalstīm veikt noteiktus piemērošanas pasākumus un – it īpaši pēdējā minētajā gadījumā – vai attiecīgais pasākums ietilpst katrai dalībvalstij atzītās rīcības brīvības robežās (spriedums, 2017. gada 30. marts, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 30 Šajā ziņā jānorāda, ka attiecīgajās Regulas Nr. 1072/2009 tiesību normās, proti, 2. panta 6. punktā un 8. pantā, dalībvalstīm nav *expressis verbis* atļauts noteikt piemērošanas pasākumus attiecībā uz kabotāžas pārvadājumiem.
- 31 Tomēr, kā izriet no šā sprieduma 28. punkta un kā secinājumu 41. punktā ir uzsvēris ģenerālvokāts, dalībvalstis var noteikt regulu piemērošanas pasākumus, lai gan tās nav *expressis verbis* pilnvarotas to darīt.
- 32 Tādējādi 2011. gada 21. decembra sprieduma *Danske Svineproducenter* (C-316/10, EU:C:2011:863) 48.–50. punktā Tiesa saistībā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1/2005 (2004. gada 22. decembris) par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā un grozījumu izdarišanu Direktīvās 64/432/EEK un 93/119/EK un Regulā (EK) Nr. 1255/97 (OV 2005, L 3, 1. lpp.) nosprieda, ka dalībvalstīm ir jāatzīst noteikta rīcības brīvība, kas tām ļaut paredzēt valsts pasākumus, ar kuriem tiek noteikti skaitliski noteikumi attiecībā uz cūku sugas mājdzīvnieku pārvadāšanai pa autoceļiem paredzēto nodalījumu iekšējo augstumu, ciktāl šajā regulā, lai arī tajā dalībvalstis nav *expressis verbis* pilnvarotas pieņemt šīs normas, nav precīzi noteikts šo nodalījumu augstums.
- 33 Tāpat Tiesa 2010. gada 28. oktobra sprieduma *SGS Belgium* u.c. (C-367/09, EU:C:2010:648) 36. un 40.–43. punktā nosprieda, ka, lai gan Padomes (EK, Euratom) Regulā Nr. 2988/95 (1995. gada 18. decembris) par Eiropas Kopienų finanšu interešu aizsardzību (OV 1995, L 312, 1. lpp.) dalībvalstīm nav *expressis verbis* atļauts noteikt valsts piemērošanas pasākumus, kuros paredzēti sodi, kas var tikt piemēroti tāda Savienības tiesību pārkāpuma gadījumā, kurš kaitē Savienības budžetam, tās bija tiesīgas tos noteikt, jo attiecīgajās šīs regulas normās bija vienīgi paredzētas vispārīgas normas un nebija precizēts ne tas, kādā situācijā katrs no šiem sodiem tiek piemērots, ne tas, kura persona tos piemēro.
- 34 Tādējādi tādā pašā veidā jāpārbauda, vai, kā apgalvo Dānijas Karaliste, “kabotāžas pārvadājuma” jēdzienam, kā tas definēts Regulā Nr. 1072/2009, trūkst precizitātes, it īpaši attiecībā uz to, vai kabotāžas pārvadājums var ietvert vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas, tādējādi, ka šķiet pamatota valsts piemērošanas pasākumu noteikšana, kas domāti šī jēdziena tvēruma precizēšanai.
- 35 Šajā ziņā jānorāda, pirmkārt, ka Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā kabotāžas pārvadājumu jēdziens ir definēts kā “iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējā dalībvalstī”, tomēr nekādā veidā neprecizējot iekraušanas vietu vai izkraušanas vietu skaitu, ko var ietvert šāds pārvadājums.

- 36 Šīs pašas regulas 8. panta 2. punktā ir paredzēts, ka, tiklīdz ir piegādāta krava, kura tika ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu, ārvalsts autopārvadātājiem ir atļauts veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti. Šajā tiesību normā ir precizēts, ka pēdējai kravas izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā pirms izbraukšanas no uzņēmējas dalībvalsts jānotiek septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.
- 37 Lai gan no šajā pantā ietvertā formulējuma “pēdējā kravas izkraušana kabotāžas pārvadājuma laikā” izriet, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert vairākas izkraušanas vietas, šajā tiesību normā tomēr nav norādīts, vai kabotāžas pārvadājums var ietvert arī vairākas iekraušanas vietas.
- 38 Tādējādi ir jākonstatē, ka Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 6. punkta un 8. panta 2. punkta attiecīgie formulējumi neļauj atbildēt uz jautājumu, vai šajā regulā paredzētais “kabotāžas pārvadājuma” jēdziens ir jāsaprot tādējādi, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas.
- 39 Kā secinājumu 44. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, apstākļi, ka tiesību norma ir formulēta vispārīgi vai neprecīzi, ir norāde uz to, ka ir nepieciešami valsts piemērošanas pasākumi.
- 40 Turklāt, tā kā atbilstoši Regulas Nr. 1072/2009 preambulas 26. apsvērumam tās mērķis ir nodrošināt sakārtotu tirgus regulējumu starptautiskajiem iekšzemes autopārvadājumiem Savienībā, šī regula neliedz dalībvalstij paredzēt zināmus šīs regulas piemērošanas pasākumus. Kas attiecas it īpaši uz kabotāžu, šīs pašas regulas preambulas 5. apsvērumā ir precizēts, ka pirms galīgās sistēmas īstenošanas būtu jānosaka pagaidu kabotāžas režīms, kamēr iekšzemes autopārvadājumu tirgus saskaņošana vēl nav pabeigta.
- 41 Otrkārt, ir jāuzsver, ka, lai nolemtu, kurā brīdī Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētais trīs pārvadājumu ierobežojums ir uzskatāms par sasniegtu, ir jānosaka, vai pārvadājums, kurš ietver vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas, ir viens un tas pats kabotāžas pārvadājums vai vairāki kabotāžas pārvadājumi.
- 42 Treškārt, nav strīda, ka jēdziens “kabotāžas pārvadājums” Regulas Nr. 1072/2009 izpratnē atkarībā no dalībvalsts tiek interpretēts dažādi. Kā secinājumu 49. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, Dānijas Karaliste un līdz pat nesenam laikam Somijas Republika uzskata, ka kabotāžas pārvadājums nevar ietvert vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas. Beļģijas Karaliste, Vācijas Federatīvā Republika un Polijas Republika atļauj vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas gadījumā, ja ir tikai viens pārvadājumu līgums vai ja visām precēm ir tas pats nosūtītājs vai tas pats saņēmējs. Nīderlandes Karaliste un Zviedrijas Karaliste uzskata, ka kabotāžas pārvadājums vienmēr var ietvert vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas. Šādas atšķirības interpretācijā liecina par to, ka Regulai Nr. 1072/2009 trūkst skaidrības un precizitātes attiecībā uz kabotāžas pārvadājuma jēdzienu.
- 43 Ceturtkārt, jānorāda, ka pati Komisija gan ziņojuma COM(2014) 222 *final* 19. punktā, gan rakstveida apsvērumos un tiesas sēdē ir atzinusi nepieciešamību precizēt jēdzienu “kabotāžas pārvadājums” Regulas Nr. 1072/2009 nozīmē.
- 44 Tādējādi ir jāatzīst, ka, lai gan Nr. 1072/2009 2. panta 6. punktā un 8. pantā nav *expressis verbis* paredzēta valsts piemērošanas pasākumu noteikšana, šīm normām trūkst skaidrības attiecībā uz kabotāžas pārvadājuma jēdzienu un tādējādi dalībvalstīm ir jāatzīst rīcības brīvība noteikt šādus pasākumus.
- 45 Kā secinājumu 57. un 58. punktā ir uzsvēris ģenerāladvokāts, šo secinājumu nevar likt apšaubīt priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1071/2009 un Regulu Nr. 1072/2009, lai tās pielāgotu norisēm nozarē (COM(2017) 281 *final*), ar kuru it īpaši ir

- paredzēts grozīt Regulu Nr. 1072/2009 attiecībā uz šīs regulas 2. panta 6. punktā ietverto kabotāžas pārvadājumu definīciju. Tā kā šis priekšlikums vēl ir diskusiju stadijā, tam šīs lietas ietvaros nav nozīmes.
- 46 Kas attiecas uz Komisijas argumentu, ka kabotāžas pārvadājumu jēdziens esot ticis precizēts pēc Autotransporta komitejas 2010. gada 25. oktobra sanāksmes pieņemtajā dokumentā “Jautājumi un atbildes”, arī tam nevar piekrist.
- 47 Lai gan, kā to apgalvo Komisija, šis dokuments ir publicēts šīs iestādes Mobilitātes un transporta ĢD interneta vietnē, tas nav publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Turklāt, kā secinājumu 82.–84. punktā ir uzsvēris ģenerālvokāts, Autotransporta komitejas reglamenta 2. panta 2. punktā ir paredzēts, ka katras sanāksmes dienas kārtībā nošķir, no vienas puses, ierosinātos pasākumus, par ko šai komitejai ir jādod atzinums saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, un, no otras puses, citus jautājumus, kas šai komitejai izvirzīti informācijai vai viedokļu apmaiņai. No Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka jēdziena “kabotāžas pārvadājums” interpretācija, kāda tā pārņemta minētajā dokumentā, patiešām bija iekļauta Autotransporta komitejas 2010. gada 25. oktobra sanāksmes dienas kārtībā, bet šis jautājums netika nodots balsošanai. Līdz ar to nevar uzskatīt, ka šī interpretācija izrietētu no dalībvalstu pārstāvju vienošanās. Katrā ziņā Komisija pati savos rakstveida apsvērumos, kā arī tiesas sēdē ir atzinusi, ka šim pašam dokumentam nav juridiski saistoša rakstura.
- 48 Šādos apstākļos Dānijas Karalistei nevar pārnest, ka tā ir noteikusi valsts piemērošanas pasākumus Regulai Nr. 1072/2009, konkrētāk – šīs regulas 2. panta 6. punktam un 8. pantam, lai precizētu jēdziena “kabotāžas pārvadājums” tvērumu šīs regulas izpratnē ar mērķi to piemērot šajā dalībvalstī.
- 49 Tomēr ir jāpārbauda, vai Dānijas Karalistes noteiktie valsts piemērošanas pasākumi, proti, pamatnostādnes par kabotāžu, atbilst samērīguma principam.
- 50 Samērīguma princips, kas īpaši attiecas uz dalībvalstu likumdevējām un regulatīvajām iestādēm, kad tās piemēro Savienības tiesības, prasa, lai ar tiesību normu ieviestie līdzekļi būtu piemēroti attiecīgajā Savienības tiesiskajā regulējumā norādītā mērķa īstenošanai un nepārsniegtu to, kas vajadzīgs, lai to sasniegtu (spriedums, 2011. gada 21. decembris, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, 52. punkts).
- 51 Attiecībā, pirmkārt, uz pamatnostādņu par kabotāžu piemērotību Regulā Nr. 1072/2009 paredzētā mērķa sasniegšanai attiecībā uz šī veida transportu Dānijas Karaliste apgalvo, ka, aizliedzot ārvalstu autopārvadātājiem veikt kabotāžas pārvadājumus, kas ietver vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas, ar šiem pasākumiem ir gribēts ir īpaši nodrošināt, ka kabotāžas pārvadājumi netiek veikti tādā veidā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība.
- 52 Šajā ziņā jānorāda, ka, tā kā atbilstoši Regulas Nr. 1072/2009 preambulas 5. apsvērumam šīs regulas mērķis ir noteikt pagaidu kabotāžas režīmu, dalībvalstīm nav pienākuma pilnībā atvērt valstu tirgus ārvalstu autopārvadātājiem. Tādējādi atbilstoši šīs regulas 8. panta 2. punktam kabotāžas pārvadājumi ir atļauti tikai pēc starptautiskā pārvadājuma īstenošanas un tie nevar pārsniegt trīs pārvadājumus septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas šī starptautiskā pārvadājuma laikā. Turklāt Regulas Nr. 1072/2009 preambulas 13. un 15. apsvērumā ir uzsvērts kabotāžas pagaidu raksturs un it īpaši norādīts, ka kabotāžas pārvadājumi nevar tikt veikti tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība uzņēmējā dalībvalstī.
- 53 Kā secinājumu 66. un 68. punktā ir uzsvēris ģenerālvokāts, ja ārvalstu kravas pārvadātājiem tiktu atļauts veikt kabotāžas pārvadājumus ar neierobežotu iekraušanas vietu un neierobežotu izkraušanas vietu skaitu, Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētais ierobežojums par trīs pārvadājumiem tiktu padarīts neefektīvs un tādējādi tas būtu pretrunā kabotāžas pagaidu raksturam,



kā arī šīs regulas mērķim attiecībā uz šāda veida pārvadājumiem. Šādā gadījumā kabotāžas pagaidu raksturu nodrošinātu tikai Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā paredzētais septiņu dienu ierobežojums.

- 54 Tādējādi pamatnostādnēs par kabotāžu paredzētais aizliegums ir tāds, ar kuru tiek nodrošināts šīs regulas 8. panta 2. punktā paredzētais ierobežojums līdz trīs pārvadājumiem.
- 55 Līdz ar to šie pasākumi ir piemēroti Regulas Nr. 1072/2009 izvirzītā mērķa īstenošanai attiecībā uz kabotāžu.
- 56 Otrkārt, ir jāpārbauda, vai pamatnostādnes par kabotāžu nepārsniedz to, kas vajadzīgs šī mērķa sasniegšanai.
- 57 Dānijas Karaliste apgalvo, ka pamatnostādnēs par kabotāžu paredzētais iekraušanas vietu un izkraušanas vietu, ko var ietvert kabotāžas pārvadājums, skaita ierobežojums ir nepieciešams, lai nodrošinātu kabotāžas pārvadājumu pagaidu raksturu, un nav pārlietu ierobežojošs, jo šīs pamatnostādnes neiet tik tālu, ka tajās tiktu paredzēts, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert tikai vienu iekraušanas vietu un vienu izkraušanas vietu.
- 58 Šajā ziņā jānorāda, ka pamatnostādnēs par kabotāžu ir paredzēts, ka kabotāžas pārvadājums var ietvert vai nu vairākas iekraušanas vietas, vai vairākas izkraušanas vietas. Tādējādi šajos pasākumos nav ierobežots nosūtītāju vai principālu skaits tam pašam kabotāžas pārvadājumam un netieši atļauts kabotāžas pārvadājumam ietvert vairākas iekraušanas vietas un vienu izkraušanas vietu vai vairākas izkraušanas vietas un vienu iekraušanas vietu.
- 59 No tā izriet, ka saskaņā ar pamatnostādnēm par kabotāžu ir aizliegti vienīgi tādi kabotāžas pārvadājumi, kas ietver vairākas iekraušanas vietas un vairākas izkraušanas vietas.
- 60 Līdz ar to šie pasākumi nepārsniedz Regulas Nr. 1072/2009 izvirzītā mērķa sasniegšanai nepieciešamo.
- 61 Ņemot vērā iepriekš minēto, jāatzīst, ka pamatnostādnes par kabotāžu atbilst samērīguma principam.
- 62 Šādos apstākļos ir uzskatāms, ka Komisija nav pierādījusi, ka, nosakot valsts piemērošanas pasākumus, lai precizētu kabotāžas pārvadājumu jēdzienu Regulas Nr. 1072/2009 izpratnē, Dānijas Karaliste nav izpildījusi šīs regulas 2. panta 6. punktā un 8. pantā paredzētos pienākumus.
- 63 Līdz ar to Komisijas prasība ir jānoraida.

### **Par tiesāšanās izdevumiem**

- 64 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Dānijas Karaliste ir prasījusi piespriezt Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā Komisijai spriedums ir nelabvēlīgs, jāpiespriež Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

**1) Prasību noraidīt.**

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

[Paraksti]