

TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2006. gada 6. aprīlī*

Lieta C-456/04

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* (Itālija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2004. gada 20. jūlijā un Tiesā reģistrēts 2004. gada 29. oktobrī, tiesvedībā

Agip Petroli SpA

pret

Capitaneria di porto di Siracusa,

Capitaneria di porto di Siracusa — Sezione staccata di Santa Panagia,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

* Tiesvedības valoda — itāļu.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. V. A. Timmermans [C. W. A. Timmermans], tiesneši J. Makarčiks [J. Makarczyk], R. Šintgens [R. Schintgen], P. Kūris [P. Kūris] un J. Klučka [J. Klučka] (referents),

ģenerālvokāte J. Kokote [J. Kokott],
sekretārs H. fon Holšteins [H. von Holstein], sekretāra palīgs,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2005. gada 10. novembrī,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Agip Petrolis SpA* vārdā — R. Longanēzi Katani [R. Longanesi Cattani],
Dž. Pitručella [G. Pitruzzella] un A. Kariola [A. Cariola], *avvocati*,
- Itālijas valdības vārdā — I. M. Bragulja [I. M. Braguglia], pārstāvis, kam palīdz
Dž. Albencio [G. Albenzio], *avvocato dello Stato*,
- Grieķijas valdība vārdā — E. M. Mamuna [E.-M. Mamouna], pārstāve,
- Francijas valdības vārdā — A. Āre [A. Hare], pārstāve,

- Norvēģijas valdības vārdā — A. Eide [*A. Eide*], pārstāvis, kam palīdz K. Galtung [C. Galtung], *attorney general for civil affairs*,

- Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvis, kam palīdz Dž. Konte [*G. Conte*] un E. Foljone [*E. Foglione*], *avvocati*,

noklausījusies ģenerālvokātes secinājumus tiesas sēdē 2005. gada 8. decembrī,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 3. panta 3. punktu Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 7. lpp., turpmāk tekstā — “Regula”).

- 2 Šis lūgums tika iesniegts prāvā starp *Agip Petroli SpA* (turpmāk tekstā — “*Agip Petroli*” un *Capitaneria di porto di Siracusa, Capitaneria di porto di Siracusa — Sezione staccata di Santa Panaria* (turpmāk tekstā — “ostas pārvalde”) un *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* [Infrastrukturā un transporta ministrija] attiecībā uz lēmumu, ar kuru ostas pārvalde atteica tankerim, kas peld ar Grieķijas karogu, maršruta atļauju salu kabotāžai starp Magnizi [*Magnisi*] un Dželu [*Gela*].

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas preambulas trešais, ceturtais, septītais un astotais apsvērumi ir formulēti šādi:

“tā kā ierobežojumu atcelšana jūras transporta pakalpojumu sniegšanā dalībvalstīs ir nepieciešama iekšējā tirgus izveidei; tā kā iekšējais tirgus aptver teritoriju, kurā nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte;

tā kā dalībvalstīs tādēļ būtu jāpiemēro pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras transportā;

[..]

tā kā, lai izvairītos no konkurences traucējumiem, Kopienas kuģu īpašniekiem, kas izmanto kabotāžas pakalpojumu sniegšanas brīvību, būtu jāievēro visi nosacījumi kabotāžas pakalpojumu veikšanai dalībvalstī, kurā reģistrēti viņu kuģi; tā kā Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un kam nav tiesību veikt kabotāžu šajā valstī, pārejas laikā tomēr būtu jāgūst labums no šīs regulas;

tā kā šī brīvība būtu jāievieš pakāpeniski un nebūtu jāparedz visiem attiecīgajiem pakalpojumiem vienotā veidā, ņemot vērā konkrētu pakalpojumu raksturu un to, cik lieli pūliņi būs jāpieliek atsevišķu valstu tautsaimniecībām ar atšķirīgu attīstības līmeni [..]”.

4 Regulas 1. panta 1. punkts nosaka:

“No 1993. gada 1. janvāra uz Kopienas kuģu īpašniekiem, kuru kuģi ir reģistrēti dalībvalstī un peld ar dalībvalsts karogu, attiecas jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvība dalībvalstī (jūras kabotāža), ja šie kuģi atbilst visiem kabotāžas veikšanas nosacījumiem šajā dalībvalstī [..].”

5 Regulas 2. pants nosaka:

“Šajā regulā:

1) “Jūras transporta pakalpojumi dalībvalstī (jūras kabotāža)” ir pakalpojumi, kurus parasti sniedz par atlīdzību un kuri jo īpaši ietver:

[..]

c) salu kabotāžu: pasažieru vai kravu pārvadāšanu pa jūru starp:

— ostām, kas atrodas vienas un tās pašas dalībvalsts kontinentālajā daļā un uz vienas vai vairākām salām,

— ostām, kas atrodas uz vienas un tās pašas dalībvalsts salām;

[..].”

6. Saskaņā ar Regulas 3. pantu:

“1. Attiecībā uz kuģiem, kas veic kontinentālo kabotāžu, un pasažieru lainieriem atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas dalībvalsts, kurā kuģis ir reģistrēts (karoga valsts), izņemot kuģus, kuru tonnāža nepārsniedz 650 bruto tonnas, kuriem var piemērot pakalpojumu sniegšanas valsts nosacījumus.

2. Attiecībā uz kuģiem, kas veic salu kabotāžu, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis veic jūras transporta pakalpojumu (pakalpojumu sniegšanas valsts).

3. Tomēr no 1999. gada 1. janvāra attiecībā uz kravas kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 bruto tonnas un kuri veic salu kabotāžu, ja attiecīgais reiss notiek pēc vai pirms reisa uz citu valsti vai no citas valsts, atbildību par visiem jautājumiem saistībā ar kuģa komandas komplektēšanu uzņemas valsts, kurā kuģis reģistrēts (karoga valsts).

[..].”

Pamata prāva un prejudiciālais jautājums

- 7 No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka *Agip Petroli* bija nofraktējusi tankeri “*Theodoros IV*” (turpmāk tekstā — “*Theodoros IV*”), kas peld ar Grieķijas karogu, jēlnaftas pārvadāšanai starp Magnizi un Dželu, divām vietām, kas atrodas Sicīlijā. Lai pamatotu atkāpi no pakalpojumu sniegšanas valsts, proti, Itālijas Republikas, tiesību aktiem un tā rezultātā piemērotu karoga valsts, proti, Grieķijas Republikas, tiesību aktus, *Agip Petroli* atsaucās uz Regulas 3. panta 3. punktu. Savā lūgumā atļaut veikt šo salu kabotāžas maršrutu šī sabiedrība norādīja, ka kuģim pēc tam bija jāveic tiešs reiss uz ārzemēm bez kravas (“reiss tukšā”).
- 8 Ar 2001. gada 6. decembra lēmumu ostas pārvalde atteica *Theodoros IV* minēto atļauju, pamatojoties uz to, ka šī kuģa komandā, pārkāpjot Itālijas jūrniecības kodeksa 318. pantu, ir iekļauti filipīniešu tautības jūrnieki.
- 9 Savā lēmumā ostas pārvalde pamatoja Itālijas tiesību piemērošanu, ņemot vērā Transporta un Navigācijas ministrijas 2000. gada 31. janvāra cirkulāru Nr. TMA3/CA/0230, atbilstoši kuram Regulas 3. panta 3. punkts, kas nosaka atkāpi no karoga valsts tiesībām, ekskluzīvi paredz gadījumu, kurā “reiss, kas notiek pēc vai pirms kabotāžas, ir funkcionālā un komerciālā ziņā autonomas, proti, kad kuģis pārvadā kravu, kuras galamērķis vai sākotnējais mērķis ir ārvalsts osta.” Tā rezultātā uz šo noteikumu nevar atsaukties gadījumā, kad “kuģis pirms salu kabotāžas ir pabeidzis vai pēc salu kabotāžas pabeigs reisu bez kravas vai ar preču kravu, kas to daudzuma vai kvalitātes dēļ nevar piešķirt reissam autonomu raksturu”.

- 10 *Agip Petrol*i par šo lēmumu cēla prasību iesniedzējtiesā, kas uzskatīja, ka šīs regulas 3. panta 3. punktu ir iespējams interpretēt divējādi. Šī tiesa uzskata — lai novērstu [ši panta] apiešanu, izmantojot fiktīvus secīgus kabotāžas maršrutus, Regulas 3. panta 2. punkts ir jāinterpretē šauri. Tomēr šo normu tekstā nav nevienas norādes, kas ierobežotu to apjomu attiecībā uz reisiem, kas veikti ar kravu.
- 11 Šajos apstākļos *Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia* [Sicīlijas Reģionālā administratīvā tiesa] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālo jautājumu:

“Vai Regulas [..] 3. panta 3. punktā formulētais jēdziens “reiss, kas notiek pēc vai pirms” kabotāžas reisa, attiecas tikai uz reisu, kas ir funkcionālā un komerciālā ziņā autonomš, proti, kad kuģis pārvadā kravu, kuras galamērķis vai sākotnējais mērķis ir ārvalsts osta, kā tas izriet no pamata prāvā apstrīdētajiem pasākumiem, vai [..] šis jēdziens attiecas arī uz gadījumu, kad reiss notiek bez kravas (“reiss tukšā”)[?]”

Par prejudiciālo jautājumu

- 12 Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa pēc būtības jautā, vai preču pārvadāšanas jomā ar jūras transportu dalībvalstīs Regulas 3. panta 3. punktā formulētais jēdziens “reiss, kas notiek pēc vai pirms” kabotāžas reisa (turpmāk tekstā — “starptautiskais reiss”), aptver tikai reisu ar kravu vai tas var aptvert arī gadījumu, kad reiss ir bez kravas.

- 13 Vispirms ir jāatgādina, ka liberalizācijas mērķis, ko cenšas sasniegt Regula, kā tas it īpaši izriet no tās preambulas trešā un ceturtā apsvēruma, un kas ir vērsti uz to, lai novērstu šķēršļus jūras transporta pakalpojumu sniegšanai dalībvalstīs, vēl nav pilnībā sasniegts. Viens no Regulā paredzētajiem ierobežojumiem attiecas uz salu kabotāžu. Kaut arī minētās Regulas 1. pants un 3. panta 1. punkts precizē, ka principā prevalē karoga valsts tiesību nosacījumi, Regulas 3. panta 2. punkts nosaka izņēmumu salu kabotāžas jomā, nosakot, ka attiecībā uz kuģiem, kas praktizē šāda veida transportu, visus jautājumus, kas attiecas uz kuģa komandu, regulē pakalpojumu sniegšanas valsts tiesības. Karoga valsts tiesību piemērošanas princips attiecībā uz komandas sastāvu tomēr ir noteikts Regulas 3. panta 3. punktā — gadījumā, kad salu kabotāža notiek pirms vai pēc starptautiskā reisa, ja šo salu kabotāžu veic kuģis, kura tonnāža pārsniedz 650 tonnas.
- 14 Attiecībā uz jēdzienu “starptautiskais reiss” sākotnēji ir jāatzīmē, ka Regulas 3. panta 3. punkts tikai pieprasa, lai salu kabotāža notiktu pirms vai pēc starptautiskā reisa, nesniedzot nekādas norādes par to, ko nozīmē “reiss” vai attiecībā uz kravas esamību vai neesamību uz kuģiem, kuru tonnāža pārsniedz 650 tonnas.
- 15 Šajos apstākļos un tā kā Regula neietver nekādu “reisa” definīciju un neko tādu, kas norādītu, ka Kopienas likumdevējs būtu vēlējis, lai tiktu ņemti vērā citi faktori, tādi kā prasība, lai uz kuģa būtu krava vai arī, lai starptautiskais reiss būtu funkcionāli un komerciāli autonomi, ir jāuzskata, ka šis jēdziens principā aptver visus reisos, neatkarīgi no tā, vai uz kuģa ir krava vai tās nav.

- 16 Šī interpretācija atbilst Regulas mērķim, kurš ir vērstas uz to, lai tiktu ieviesta pakalpojumu sniegšanas brīvība attiecībā uz salu kabotāžu atbilstoši nosacījumiem un izņēmumiem, ko nosaka Regula (skat. it īpaši 2001. gada 20. februāra spriedumu lietā *C-205/99 Analir u.c., Recueil*, I-1271. lpp., 19. punkts). Faktiski tas pilnībā atļauj piemērot Regulas 3. panta 3. punktu, kas savukārt, paredzot karoga valsts noteikumu piemērošanu, pilnībā saskan ar šo mērķi.
- 17 Turklāt šo interpretāciju apstiprina arī fakts, ka jūras transporta jomā dažkārt reisi notiek bez kravas.
- 18 Tomēr, neskatoties uz šo konstatējumu, nevar tikt akceptēti reisi bez kravas, kas tiek veikti ļaunprātīgā nolūkā, lai apietu Regulas 3. pantu un pašas Regulas mērķi, kā tas norādīts šī sprieduma 13. punktā.
- 19 Šajā sakarā ir jānorāda, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru uz Kopienu tiesību normām nevar atsaukties krāpnieciskā vai ļaunprātīgā nolūkā (skat. it īpaši 1998. gada 12. maija spriedumu lietā *C-367/96 Kefalas u.c., Recueil*, I-2843. lpp., 20. punkts; 2000. gada 23. marta spriedumu lietā *C-373/97 Diamantis, Recueil*, I-1705. lpp., 33. punkts, un 2006. gada 21. februāra spriedumu lietā *C-255/02 Halifax u.c., Krājums*, I-1609. lpp., 68. punkts).
- 20 Kopienas tiesiskā regulējuma apjoms nekādā gadījumā nedrīkst tikt paplašināts tā, lai tiktu aptverta tirgus dalībnieka ļaunprātīga rīcība, proti, darbības, kas netiek veiktas parastu komercdarījumu ietvaros, bet gan tikai ar mērķi apiet Kopienas tiesības (šajā sakarā it īpaši skat. 1977. gada 11. oktobra spriedumu lietā *125/76 Cremer, Recueil*,

1593. lpp., 21. punkts; 1993. gada 3. marta spriedumu lietā C-8/92, *Recueil*, I-779. lpp., 21. punkts, un iepriekš minēto spriedumu lietā *Halifax* u.c., 69. punkts).

- 21 Tādēļ valstu tiesas var, pamatojoties uz objektīviem pierādījumiem, ņemt vērā attiecīgo personu ļaunprātīgo rīcību, lai liegtu tām attiecīgajā gadījumā gūt labumu no Kopienų tiesību normas, uz kuru tās atsaucas. Šajā ziņā valstu tiesām tomēr ir jāņem vērā attiecīgā noteikuma mērķis (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Diamantis*, 34. punkts un minētā judikatūra).
- 22 Līdz ar to nevar atļaut, lai kuģu īpašnieki mākslīgi radītu noteikumus starptautiskiem reisiem bez kravas, lai tiktu piemērots Regulas 3. panta 3. punkts un tādējādi karoga valsts tiesību akti, nevis Regulas 3. panta 2. punkts un pakalpojuma sniegšanas valsts tiesību akti.
- 23 Konstatējot šādu ļaunprātīgu praksi, pirmkārt, neskatoties uz formālu Regulas 3. panta 3. punkta nosacījumu piemērošanu, kuģa īpašniekam, izmantojot starptautisku reisu bez kravas, jāgūst labums attiecībā uz visiem jautājumiem par komandas komplektēšanu no karoga valsts tiesību aktu piemērošanas, neievērojot Regulas 3. panta 2. punkta mērķi, saskaņā ar kuru attiecībā uz visiem kuģa komandas komplektēšanas jautājumiem salu kabotāžas gadījumā tiek piemēroti pakalpojuma sniegšanas valsts tiesību akti. Otrkārt, ir jābūt objektīviem pierādījumiem par to, ka starptautiskā reisa bez kravas mērķis ir izvairīties no Regulas 3. panta 2. punkta piemērošanas par labu šī paša panta 3. punktam (šajā sakarā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Halifax* u.c., 86. punkts).

- 24 Valsts tiesai tomēr ir jāpārbauda, vai atbilstoši valsts tiesību noteikumiem par pierādījumiem — ciktāl tas nekaitē Kopienu tiesību iedarbīgumam — pamata lietā ir īstenojušies faktiskie šādas ļaunprātīgas darbības priekšnosacījumi (skat. 2005. gada 21. jūlija spriedumu lietā *C-515/03 Eichsfelder Schlachtbetrieb*, Krājums, I-7355. lpp., 40. punkts, un iepriekš minēto spriedumu lietā *Halifax*, 76. punkts).
- 25 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas 3. panta 3. punktā minētais jēdziens “starptautiskais reiss” principā aptver jebkuru reisu no valsts vai uz valsti, neatkarīgi no tā, vai uz kuģa ir krava vai tās nav. Tomēr nevar tikt atļauti reisi bez kravas, kas tiek organizēti ļaunprātīgos nolūkos, lai apietu Regulas noteikumus. Konstatējot šādu ļaunprātīgu praksi, pirmkārt, neskatoties uz formālu Regulas 3. panta 3. punkta nosacījumu piemērošanu, kuģa īpašniekam, izmantojot starptautisku reisu bez kravas, jāgūst labums attiecībā uz visiem jautājumiem par komandas komplektēšanu no karoga valsts tiesību aktu piemērošanas, neievērojot Regulas 3. panta 2. punkta mērķi, saskaņā ar kuru attiecībā uz visiem kuģa komandas komplektēšanas jautājumiem salu kabotāžas gadījumā tiek piemēroti pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību akti. Otrkārt, ir jābūt objektīviem pierādījumiem par to, ka starptautiskā reisa bez kravas mērķis ir izvairīties no Regulas (EK) Nr. 3577/92 3. panta 2. punkta piemērošanas par labu šī paša panta 3. punktam.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 26 Attiecībā uz lietas dalībniekiem pamata prāvā šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies saistībā ar apsvērumu iesniegšanu Tiesai, izņemot tos, kuri radušies minētajiem lietas dalībniekiem, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

Jēdziens “reiss, kas notiek pēc vai pirms” kabotāžas reisa, kas ir noteikts Regulas (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža), 3. panta 3. punktā, principā aptver jebkuru reisu no valsts vai uz valsti, neatkarīgi no tā, vai uz kuģa ir krava vai tās nav. Tomēr nevar tikt atļauti reisi bez kravas, kas tiek organizēti ļaunprātīgos nolūkos, lai apietu Regulas (EEK) Nr. 3577/92 noteikumus. Konstatējot šādu ļaunprātīgu praksi, pirmkārt, neskatoties uz formālu Regulas 3. panta 3. punkta nosacījumu piemērošanu, kuģa īpašniekam, izmantojot starptautisku reisu bez kravas, jāgūst labums attiecībā uz visiem jautājumiem par komandas komplektēšanu no karoga valsts tiesību aktu piemērošanas, neievērojot Regulas 3. panta 2. punkta mērķi, saskaņā ar kuru attiecībā uz visiem kuģa komandas komplektēšanas jautājumiem salu kabotāžas gadījumā tiek piemēroti pakalpojumu sniegšanas valsts tiesību akti. Otrkārt, ir jābūt objektīviem pierādījumiem par to, ka starptautiskā reisa bez kravas mērķis ir izvairīties no Regulas (EEK) Nr. 3577/92 3. panta 2. punkta piemērošanas par labu šī paša panta 3. punktam.

[Paraksti]