



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2015. gada 15. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — LESD 49. un 51. pants — Brīvība veikt uzņēmējdarbību — Direktīva 2006/123/EK — Piemērošanas joma — Pakalpojumi iekšējā tirgū — Direktīva 2009/40/EK — Piekļuve transportlīdzekļu tehniskās apskates darbībām — Īstenošana, ko veic privātstruktūras — Darbības, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu — Iepriekšējas atļaujas sistēma — Primāri vispārējo interešu iemesli — Ceļu satiksmes drošība — Teritoriālais sadalījums — Minimālie attālumi starp transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijām — Maksimālā tirgus daļa — Pamatojums — Spēja sasniegt iecerēto mērķi — Saskanība — Samērīgums

Lieta C-168/14

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko Augstākā tiesa (*Tribunal Supremo*, Spānija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2014. gada 20. martā un kas Tiesā registrēts 2014. gada 7. aprīlī, tiesvedībā

Grupo Itevelesa SL,

Applus Iteuve Technology,

Certio ITV SL,

Asistencia Técnica Industrial SAE

pret

OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,

Generalidad de Cataluña.

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: pirmās palātas priekšsēdētāja R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], kas pilda otrās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] (referents), K. Likurģs [*C. Lycourgos*] un Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*],

ģenerālvokāts N. Vāls [*N. Wahl*],

sekretāre L. Karasko Marko [*L. Carrasco Marco*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2015. gada 19. marta tiesas sēdi,

* Tiesvedības valoda – spāņu.

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Grupo Itevelesa SL* vārdā – *J. Lavilla Rubira, M. Alvarez-Tólcheff, T. Puente Méndez, M. Barrantes Díaz un S. Rodiño Sorli, abogados,*
- *Applus Iteuve Technology* vārdā – *A. Vázquez Guillén, procurador, kā arī J. Folguera Crespo, L. Moscoso del Prado González un A. Guerra Fernández, abogados,*
- *Certio ITV SL* vārdā – *R. Sorribes Calle, procuradora, kā arī J. Just Sarobé un R. Miró Miró, abogados,*
- *Asistencia Técnica Industrial SAE* vārdā – *M. Marsal i Ferret, M. Ortiz-Cañavate Levenfeld un I. Galobardes Mendonza, abogados,*
- *OCA Inspección Técnica de Vehículos SA* vārdā – *J. Macias Castaño, A. Raventós Soler un M. Velasco Muñoz Cuellar, abogados,*
- *Generalidad de Cataluña* vārdā – *N. París Domenech, abogada,*
- Spānijas valdības vārdā – *M. Sampol Pucurull, pārstāvis,*
- Īrijas vārdā – *S. Kingston un L. Williams, kā arī A. Joyce, pārstāvji,*
- Zviedrijas valdības vārdā – *N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson un K. Sparrman, kā arī L. Swedenborg, F. Sjövall un E. Karlsson, pārstāvji,*
- Eiropas Komisijas vārdā – *H. Tserepa-Lacombe un J. Rius, pārstāvji,*

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2015. gada 3. jūnijā tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu būtībā ir par to, kā interpretēt LESD 49. un 51. pantu, Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvas 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV L 376, 36. lpp.; turpmāk tekstā – “Pakalpojumu direktīva”) 2. panta 2. punkta d) un i) apakšpunktu, 3., 9., 10. un 14. pantu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvas 2009/40/EK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV L 141, 12. lpp.) 2. pantu.
- 2 Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar strīdu starp *Grupo Itevelesa SL* (turpmāk tekstā – “*Itevelesa*”), *Applus Iteuve Technology* (turpmāk tekstā – “*Applus*”), *Certio ITV SL* (turpmāk tekstā – “*Certio*”) un *Asistencia Técnica Industrial SAE* (turpmāk tekstā – “*ATT*”) un *OCA Inspección Técnica de Vehículos SA* (turpmāk tekstā – “*OCA*”) par valsts normu par transportlīdzekļu tehnisko apskati tiesiskumu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Pakalpojumu direktīva

- 3 Atbilstoši Pakalpojumu direktīvas preambulas 21. apsvērumam “transporta pakalpojumi, tostarp pilsētu transports, taksometri un ātrās palīdzības mašīnas, kā arī ostu pakalpojumi būtu jāizslēdz no šīs direktīvas darbības jomas”.
- 4 Šīs direktīvas preambulas 33. apsvērumā ir tostarp noteikts, ka minētā direktīva attiecas uz sertifikācijas un pārbaudes pakalpojumiem.
- 5 Atbilstoši Pakalpojumu direktīvas 1. panta 1. punktam tajā ir paredzēti vispārīgi noteikumi, lai atvieglinātu to, kā pakalpojumu sniedzēji īsteno brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu brīvu apriti, vienlaikus saglabājot augstu pakalpojumu kvalitātes līmeni.
- 6 Atbilstoši šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktam to nepiemēro “pakalpojumiem pārvadājumu jomā, tostarp ostu pakalpojumiem, kas ir [LESD VI] sadaļas piemērošanas jomā”.
- 7 Atbilstoši minētās direktīvas 2. panta 2. punkta i) apakšpunktam to nepiemēro “darbībām, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, kā noteikts [LESD 51.] pantā”.
- 8 Šīs pašas direktīvas 3. pantā ir precizēts:

“Ja šīs direktīvas noteikumi ir pretrunā ar kādiem noteikumiem citā Kopienas tiesību aktā, ar kuru regulē īpašus aspektus piekļuvei kādai pakalpojumu darbībai vai tās veikšanai konkrētās nozarēs vai konkrētās profesijās, šā cita Kopienas tiesību akta noteikumi prevalē, un tos piemēro attiecīgajās nozarēs vai profesijās. [..]”
- 9 Pakalpojumu direktīvas 9. pantā “Atļauju sistēmas” ir noteikts:

“1. Dalībvalstis piekļuvei pakalpojumu darbībai vai tās veikšanai piemēro atļauju sistēmu vienīgi tad, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

 - a) atļauju sistēma nav diskriminējoša pret attiecīgo pakalpojuma sniedzēju;
 - b) vajadzība pēc atļauju sistēmas ir pamatota ar sevišķi svarīgu iemeslu saistībā ar sabiedrības interesēm;
 - c) izvirzīto mērķi nevar sasniegt ar mazāk ierobežojošu pasākumu palīdzību, jo īpaši tāpēc, ka *a posteriori* pārbaude būtu pārāk vēla, lai būtu patiesi iedarbīga.

[..]

3. Šo iedaļu nepiemēro tiem atļauju sistēmu aspektiem, ko tieši vai netieši reglamentē citi Kopienas tiesību akti.”
- 10 Šīs direktīvas 10. pantā “Nosacījumi atļaujas piešķiršanai” ir noteikts, ka atļauju sistēmas ir balstītas uz kritērijiem, kas liedz kompetentajām iestādēm savas izvērtēšanas tiesības īstenot patvaļīgi, un šo kritēriju saraksts.

- 11 Minētās direktīvas 14. pantā “Neatļautas prasības” ir noteikts šādi:

“Dalībvalstis nedrīkst noteikt, ka piekļuve pakalpojumu darbībai vai tās veikšana attiecīgās dalībvalsts teritorijā ir atkarīga no kāda turpmāk norādītā faktora:

[..]

- 5) katrā gadījumā individuāli piemērotu saimniecisku pārbaudi, kas par priekšnoteikumu atļaujas piešķiršanai izvirza pierādījumu par saimnieciskas vajadzības vai tirgus pieprasījuma esamību, darbības potenciālās vai pašreizējās saimnieciskās ietekmes izvērtējumu vai darbības piemērotības izvērtējumu saistībā ar ekonomikas plānošanas mērķiem, ko noteikusi kompetentā iestāde; šis aizliegums neattiecas uz plānošanas prasībām, kuras nav saistītas ar ekonomiskiem mērķiem, bet kalpo sevišķi svarīgiem iemesliem saistībā ar sabiedrības interesēm;

[..].”

Direktīva 2009/40

- 12 Direktīvas 2009/40 preambulas 2. apsvēruma ir izteikts šādi:

“Atbilstīgi kopējai transporta politikai dažām ceļu satiksmes nozarēm Kopienā būtu jādarbojas ar vislabvēlīgākajiem nosacījumiem, ciktāl tas attiecas uz drošību un konkurences nosacījumiem, kādus pārvaldītājiem piemēro dalībvalstīs.”

- 13 Šīs direktīvas preambulas 5. apsvērumā ir noteikts:

“Tāpēc šajā direktīvā iekļauto rādītāju pārbaudēs piemērojamo Kopienas standartu un metožu minimums būtu jānosaka atsevišķās direktīvās.”

- 14 Minētās direktīvas preambulas 26. apsvērumā ir precizēts, ka tās mērķi ir “panākt tehnisko apskašu noteikumu saskaņošanu, novērst autopārvaldītāju konkurences izkropļojumus un garantēt transportlīdzekļu pareizu pārbaudi un apkopi [..].”

- 15 Atbilstoši šīs pašas direktīvas 1. panta 2. punktam “tehnisko apskašu biežums ir noteikts un pārbaudāmo transportlīdzekļu kategoriju, un pārbaudāmo rādītāju saraksts ir iekļauts I un II pielikumā”.

- 16 Direktīvas 2009/40 2. pantā ir paredzēts:

“Tehniskās apskates, kas paredzētas šajā direktīvā, veic dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai valsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas izraudzīti šim nolūkam un kas ir tiešā valsts uzraudzībā, tostarp attiecīgi pilnvarotas privātas struktūras. Jo īpaši, ja uzņēmumos, kas ir transportlīdzekļu apskates stacijas, arī remontē mehāniskos transportlīdzekļus, dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu transportlīdzekļu apskates objektivitāti un augstu kvalitāti.”

Direktīva 2014/45/ES

- 17 Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 3. aprīļa Direktīvas 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 51. lpp.) preambulas 3. apsvērumā ir noteikts šādi:

“Tehniskās apskates iekļaujas plašākā regulējumā, ar kuru nodrošina, ka transportlīdzekļi to lietošanas laikā tiek uzturēti drošā un vides standartu ievērošanas ziņā pieņemamā stāvoklī. [..]”

18 Direktīvas 2014/45 preambulas 43. apsvērumā ir noteikts:

“Transportlīdzekļu atbilstība tieši ietekmē ceļu satiksmes drošību un tālab ir periodiski jāpārbauda. [..]”

19 Minētās direktīvas 4. panta 2. punktā ir noteikts:

“Tehniskās apskates veic reģistrācijas dalībvalsts vai publiskā struktūra, kurai dalībvalsts uzticējusi šo uzdevumu, vai struktūras vai uzņēmumi, kas izraudzīti šim nolūkam un kas ir minētās dalībvalsts uzraudzībā, tostarp attiecīgi pilnvarotas privātas struktūras.”

Spānijas tiesības

20 Katalonijas parlamenta 2008. gada 31. jūlija Likuma 12/2008 par rūpniecisko drošību (*Ley 12/2008 de seguridad industrial*, 2008. gada 23. augusta *BOE* Nr. 204, 14194. lpp.; turpmāk tekstā – “Likums 12/2008”) 35.–37. pantā ir precizēts šādi:

“35. pants. Transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašnieku uzdevumi

Transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem ir šādi uzdevumi:

- a) fiziski veikt transportlīdzekļu, to aprīkojuma un papildierīču tehnisko apskati;
- b) piesardzības nolūkos aizliegt izmantot tādus transportlīdzekļus, kam apskates rezultātā ir konstatēti drošības trūkumi, kas rada nenovēršamas briesmas.

[..]

36. pants. Priekšnoteikumi transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem

1. Lai varētu darboties Katalonijas teritorijā, transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem ir jāizpilda šādi nosacījumi:

- a) ievērot transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju teritoriālo plānu, kuru saskaņā ar 37. panta 2. punktu var noteikt valdība;
- b) nevienam uzņēmumam vai uzņēmumu grupai piederošā tirgus daļa nedrīkst pārsniegt maksimālo tirgus daļu, kura tiek paredzēta ar noteikumiem. Šī maksimālā daļa nodrošina, ka neviens īpašnieks nesniedz šo pakalpojumu tik daudzās transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijās, kas atbilst vairāk nekā pusei no Katalonijā esošajām apskates līnijām. [..]
- c) ievērot minimālos attālumus starp viena uzņēmuma vai uzņēmumu grupas transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijām, kurus saskaņā ar 37. panta 3. punktu nosaka valdība;

[..]

37. pants. Atļauju piešķiršana transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem.

1. Katalonijas Rūpnieciskās drošības aģentūra [*Agencia Catalana de Seguridad Industrial*] piešķir atļaujas transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem. Atļauja atsevišķi katrai stacijai tiek piešķirta saskaņā ar noteikumos paredzēto kārtību.

2. Lai nodrošinātu labas kvalitātes pakalpojumus attiecībā uz esošajiem transportlīdzekļiem un garantētu apskates objektivitāti un kvalitāti, valdība ar dekrētu var noteikt nepieciešamo transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju un apskates līniju skaitu, kādam jābūt katrā stacijā, kas tiek aprēķināts no esošo transportlīdzekļu skaita, un noteikt to izvietojumu ar teritoriālo plānu. [..]

3. Lai nodrošinātu efektīvu konkurenci starp pakalpojumu sniedzējiem, valdība ar dekrētu nosaka minimālos attālumus starp viena uzņēmuma vai vienas uzņēmumu grupas transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijām. Šiem attālumiem ir jābūt tādiem, ka nerodas viena un tā paša īpašnieka dominējošs stāvoklis teritorijā, ņemot vērā dažādo transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju atrašanās vietu īpašības.

[..]”

21 *Generalidad de Cataluña* (Katalonijas autonomais apgabals) valdības 2010. gada 2. marta pieņemtais Dekrēts 30/2010, ar kuru tika pieņemti 2010. gada 31. jūlija Likuma 12/2008 par rūpniecisko drošību un transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm īstenošanas noteikumi (*decreto 30/2010, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial*, turpmāk tekstā – “Dekrēts 30/2010”), un šīs pašas valdības 2010. gada 30. martā pieņemtais Dekrēts 45/2010 par jaunu TTA staciju teritoriālā plāna Katalonijā laikposmam no 2010. līdz 2014. gadam piemērošanu un īstenošanu (*Decreto 45/2010, de 30 de marzo, de aplicación y desarrollo del anterior, por el que se aprobó el plan territorial de las nuevas estaciones de ITV en Cataluña para el período 2010–2014*, turpmāk tekstā – “Dekrēts 45/2010”) ievieš Likuma 12/2008 normas attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju izveidi.

22 Dekrēta 30/2010 73.–75. pantā ir paredzēts šādi:

“73. pants

Teritoriālā plāna ievērošana un turpinātības nodrošināšana

73.1. Lai garantētu atbilstošu pakalpojumu sniegšanu iedzīvotājiem un apskates pakalpojumus atbilstoši pastāvošajam pieprasījumam un saskaņā ar to, kas ir noteikts Likuma [12/2008] 36. panta 1. punkta a) apakšpunktā, transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju īpašniekiem ir jāievēro spēkā esošā transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju teritoriālajā plānā noteiktais.

[..]

74. pants

Maksimālā tirgus daļa

74.1. Piemērojot Likuma [12/2008] 36. panta 1. punkta b) apakšpunktu, katra uzņēmuma vai uzņēmumu grupas, kuriem ir atļauja sniegt transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumus Katalonijā, tirgus daļa nevar būt vairāk par pusi no kopējā [tirgus]. [..]

74.2. Tirgus daļa tiek noteikta atkarībā no atļauto apskates līniju skaita katrā stacijā, kuras katram īpašniekam pieder attiecībā pret kopējo pastāvošo šo apskates līniju skaitu Katalonijā.

75. pants

Minimālie atļautie attālumi

75.1. Lai nodrošinātu efektīvu konkurenci starp pakalpojumu sniedzējiem, saskaņā ar šī dekrēta 37. panta 3. punktu un Likuma [12/2008] 36. panta 1. punkta c) apakšpunktu reālie attālumi starp viena uzņēmuma vai uzņēmumu grupas, kam ir izsniegta atļauja, transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijām nedrīkst būt mazāki par:

- a) 4 km starp stacijām, kas atrodas pašvaldībās, kurās ir vairāk nekā 30 000 iedzīvotāju datumā, kad Katalonijas Rūpnieciskās drošības aģentūra izsniedz atļauju;
- b) 20 km starp stacijām, kas atrodas pārējā Katalonijas teritorijā;
- c) 10 km starp stacijām, no kurām viena atrodas pašvaldībā, kurā ir vairāk nekā 30 000 iedzīvotāju, datumā, kad tiek izsniegta atļauja, un otra [atrodas] pārējā Katalonijas teritorijā.

75.2. Šo noteikumu izpratnē reālais attālums ir visīsākais attālums, kas faktiski ir jānobrauc pa esošajiem lielceļiem, lai nonāktu no vienas stacijas otrā, datumā, kad Katalonijas Rūpnieciskās drošības aģentūra izsniedz atļauju.

3. Jau pastāvošo staciju tīklam šī dekrēta spēkā stāšanās datumā attālumi, kas ir noteikti 1. punkta a) apakšpunktā, var tikt samazināti maksimāli līdz 20 %.”

23 Dekrēta 30/2010 79. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir precizēts, ka tehniskās apskates staciju īpašnieki var izņemt no aprites transportlīdzekļus tiesiskajā regulējumā norādītajos gadījumos un atbilstoši Katalonijas Rūpnieciskās drošības aģentūras pieņemtajām instrukcijām un protokoliem.

24 Dekrēta 45/2010 preambulā ir noteikts šādi:

“[...] Ir jāpielāgo transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumu nodrošinājumu pastāvošajām vajadzībām gan attiecībā uz teritorijām, kurās šobrīd trūkst staciju, lai tuvinātu pakalpojumu lietotājiem, kā arī mazinātu esošo pakalpojumu iztrūkumu tajās teritorijās, kurās transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijas ir ļoti apmeklētas un ir lielāks gaidīšanas laiks.

Transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju teritorialitātes dēļ jāizvairās no tā, ka tikai pakalpojuma rentabilitātes nolūkos piedāvājums tiek koncentrēts tikai noteiktā rajonā, pasliktinot līmeni citos rajonos, kuros mazāka transportlīdzekļu skaita dēļ nav staciju, līdz ar to pasliktinot lietotāju situāciju. Savukārt rajonos, kuros pieprasījums ir lielāks transportlīdzekļu skaita dēļ, palielināts staciju skaits varētu radīt tendenci, ka pakalpojumu sniedzēji konkurē, pazeminot savu prasību līmeni un rezultātā arī pakalpojuma kvalitāti.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

25 2010. gada 5. maijā Spānijas tehniskās apskates pakalpojumu sniedzējs uzņēmums OCA cēla administratīvo prasību Katalonijas Augstākajā tiesā (*Tribunal Superior de Justicia de Cataluña*), lūdzot daļēji atcelt Dekrētu 30/2010, kā arī pilnībā atcelt Dekrētu 45/2010, jo apskates operatoru tiesiskais regulējums rūpnieciskās drošības jautājumā, kas liek tiem saņemt administratīvas atļaujas, kā arī šajā atļauju sistēmā noteiktie nosacījumi un pienākumi ir pretrunā Pakalpojumu direktīvai.

26 Četri citi transportlīdzekļu tehniskās apskates operatori, *Itevelesa*, *Applus*, *Certio* un *ATI*, kā arī Katalonijas autonomais apgabals iesniedza apsvērumus, atbalstot pamatlietā apstrīdēto dekrētu likumību.

- 27 Ar 2012. gada 25. aprīļa spriedumu Katalonijas Augstākā tiesa apmierināja šo prasību un atcēla, pirmkārt, Dekrēta 30/2010 normas, kuras regulē transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju operatoru (turpmāk tekstā – “operatoru”) atļauju sistēmu, un, otrkārt, Dekrētu 45/2010 pilnībā, pamatojot ar to, ka šī sistēma ir pretrunā 2009. gada 23. novembra Likumam 17/2009 par brīvu piekļuvi pakalpojumiem un to īstenošanu (*Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio*), ar ko Spānijas tiesībās transponēta Pakalpojumu direktīva.
- 28 *Itevelesa, Applus, Certio* un *ATI* pārsūdzēja šo nolēmumu Augstākajā tiesā. Šī tiesa apmierināja Katalonijas autonomā apgabala lūgumu tikt uzskatītam par tiesvedībā ieinteresēto pusi, proti, atbildētāju.
- 29 Šo apelāciju ietvaros iesniedzējtiesai radās šaubas par Pakalpojumu direktīvas piemērojamību transportlīdzekļu tehniskās apskates darbību pakalpojumiem, jo šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts, tāsprāt, ir interpretējams divos atšķirīgos veidos. Atbilstoši pirmajai interpretācijai tehniskās apskates iekārtas esot saistītas ar ceļu satiksmes drošību un šī iemesla dēļ ietilpstot kopējā transporta politikā. Atbilstoši otrajai interpretācijai transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumi, kurus sniedz komercuzņēmumi pret lietotāja maksātu atlīdzību, piederot pie sertifikācijas vai pārbaudes pakalpojumiem, kuri atbilstoši minētās direktīvas preambulas 33. apsvērumam ietilpst tās piemērošanas jomā.
- 30 Turklāt iesniedzējtiesa šaubās, vai pilnvaras izņemt transportlīdzekļus no aprites, kādas ir operatoriem, ietilpst “darbībās, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu” Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta i) apakšpunkta izpratnē.
- 31 Šī tiesa šaubās arī par mijiedarbību starp šo direktīvu un Direktīvu 2009/40, lai noteiktu, vai piekļuve tehniskās apskates darbībām varētu būt pakļauta atļauju sistēmai. Šajā ziņā tā atsauca uz spriedumu Komisija/Portugāle (C-438/08, EU:C:2009:651), kurā Tiesa nosprieda, ka Direktīvā 2009/40 nav nevienas normas par piekļuvi transportlīdzekļu pārbaudes darbībām.
- 32 Visbeidzot iesniedzējtiesai ir šaubas, ka pienākums, kas gulstas uz operatoriem atbilstoši ar valsts tiesisko regulējumu izveidotajai atļauju sistēmai ievērot teritoriālo plānu, kurš pienācīga teritoriālā noseguma, pakalpojuma kvalitātes un operatoru konkurences nodrošināšanas nepieciešamībai ierobežo transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju skaitu, balstoties uz diviem kritērijiem par, pirmkārt, prasību par minimālo attālumu starp tā paša uzņēmuma vai tās pašas uzņēmumu grupas stacijām un, otrkārt, par tirgus daļas, kas ir lielāka par 50 %, aizliegumu. Šajā ziņā Katalonijas konkurences iestāde esot uzskatījusi, ka šie kritēriji nav pamatoti ar primāriem vispārējo interešu apsvērumiem un ka teritoriālais plāns nepamatoti ierobežo konkurenci, ierobežojot jaunu operatoru piekļuvi tirgum.
- 33 Šādos apstākļos Augstākā tiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts izslēdz no šīs direktīvas piemērošanas jomas transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības, ja saskaņā ar valsts tiesību normām tās īsteno privātās komercsabiedrības dalībvalsts pārvaldes iestādes uzraudzībā?
- 2) Ja atbilde uz iepriekšējo jautājumu ir noliedzoša (tas ir, ja transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības principā ietilpst Pakalpojumu direktīvas piemērošanas jomā), vai minētās direktīvas 2. panta 2. punkta i) apakšpunktā noteiktās nepiemērojamības pamatojums varētu būt tas, ka privātajām organizācijām, kas sniedz pakalpojumu, ir pienākums drošības pasākumu nolūkā lemt par tādu transportlīdzekļu izņemšanu no aprites, kuriem ir tādi drošības trūkumi, ka to piedalīšanās satiksmē nozīmētu tūlītējas briesmas?

- 3) Ja Pakalpojumu direktīva ir piemērojama transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm, vai tās interpretācija, lasot kopā ar Direktīvas 2009/40 2. pantu, katrā ziņā ļautu šo darbību veikšanai prasīt iepriekšējas administratīvas atļaujas saņemšanu? Vai atbildi uz šo jautājumu ietekmē apgalvojumi, kuri ir ietverti [Tiesas] sprieduma lietā Komisija/Portugāle (C-438/08, EU:C:2009:651) 26. punktā?
- 4) Vai valsts tiesību normas, kuras transportlīdzekļu tehniskās apskates iestādes atļauju skaitu pakārto teritoriālā plāna saturam, kurā kvantitatīvais ierobežojums tiek pamatots ar to, ka ir nepieciešams garantēt atbilstošu teritoriālo segumu, nodrošināt pakalpojuma kvalitāti un veicināt pakalpojuma sniedzēju konkurenci, tādēļ ietverot ekonomikas plānošanas elementus, atbilst Pakalpojumu direktīvas 10. un 14. pantam un savukārt, ja minētā direktīva nav piemērojama, LESD 49. pantam?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par Tiesas kompetenci

- 34 *Applus* un *ATI* apstrīd lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību, jo pamatlietā nav pārrobežas elementu un tā ir par pilnībā iekšēju situāciju.
- 35 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka, pat ja ir tāds valsts tiesiskais regulējums kā pamatlietā – kas ir vienādi piemērojams gan Spānijas, gan citu dalībvalstu pilsoņiem –, tad noteikumi par LESD garantētajām pamatbrīvībām vispārīgi var attiekties tikai, ciktāl tie ir piemērojami situācijām, kurām ir saikne ar tirdzniecību starp dalībvalstīm (skat. šajā ziņā spriedumu *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, 10. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 36 Tomēr šajā gadījumā nebūtu jāizslēdz, ka uzņēmumi, kuri ir reģistrēti dalībvalstīs, kas nav Spānijas Karaliste, ir bijuši vai būtu ieinteresēti sniegt transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumus pēdējā minētajā dalībvalstī.
- 37 Šādos apstākļos lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par lietas būtību

Par pirmo jautājumu

- 38 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa cenšas noskaidrot, vai Pakalpojumu direktīva ir piemērojama transportlīdzekļu tehniskās apskates darbībām.
- 39 Uzreiz ir jāatgādina, ka atbilstoši šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktam to nepiemēro “pakalpojumiem pārvadājumu jomā, tostarp ostu pakalpojumiem, kas ir [LESD VI] sadaļas piemērošanas jomā”.
- 40 Tā kā jēdziens “pakalpojumi pārvadājumu jomā” šīs normas izpratnē Pakalpojumu direktīvā nav definēts, tad ir jānosaka tā tvērums.
- 41 Pirmkārt, kas attiecas uz Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta formulējumu, ir jāuzsver, ka šajā normā izmantotajiem vārdiem visās valodu versijas kopumā, izņemot vācu valodas versiju, proti, “pakalpojumi pārvadājumu jomā”, ir plašāks tvērums nekā vārdkopai “transporta pakalpojumi”, kas ir izmantots šīs direktīvas preambulas 21. apsvērumā, lai apzīmētu “pilsētu transportu, taksometrus un ātrās palīdzības mašīnas, kā arī ostu pakalpojumus”.

- 42 Šajā ziņā attiecībā uz lingvistisko atšķirību ir jānorāda, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai vienā no Savienības tiesību normas valodu redakcijām lietotais formulējums nevar būt vienīgais pamats šīs tiesību normas interpretācijai vai arī tam nevar piešķirt prioritāru nozīmi salīdzinājumā ar pārējo valodu redakcijām. Šāda pieeja būtu pretrunā prasībai vienveidīgi piemērot Savienības tiesības. Ja dažādu valodu redakcijas atšķiras, attiecīgā norma ir jāinterpretē saistībā ar tā tiesiskā regulējuma vispārējo sistēmu un mērķi, kurā šī norma ietilpst (skat. spriedumu *Kurcums Metal*, C-558/11, EU:C:2012:721, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 43 Taču, kā ir norādīts šīs sprieduma 41. punktā, ir jākonstatē, ka visās Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta valodu redakcijās, izņemot vācu valodas redakciju, ir tieši izmantoti vārdi “pakalpojumi pārvadājumu jomā”, kas ir jāpiemēro. Šīs normas vispārējā sistēma un mērķis nostiprina šo secinājumu.
- 44 Proti, no Pakalpojumu direktīvas tiesību akta pieņemšanas vēstures izriet, ka “pakalpojumu pārvadājumu jomā” izņēmums projektā tika izteikts tādējādi, lai saskanētu ar EKL 51. pantu, kas ir kļuvis par LESD 58. pantu, kura 1. punktā ir noteikts, ka “pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu”.
- 45 Vārdu “pakalpojumi pārvadājumu jomā” izmantošana tādējādi parāda Eiropas Savienības likumdevēja nodomu neaprobežot Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā izteikto izņēmumu tikai ar transporta līdzekļiem.
- 46 Tādējādi šo izņēmumu ir jāinterpretē tādējādi, kā to secinājumu 28. punktā norāda ģenerālvokāts, ka tas attiecas ne tikai uz fiziskām darbībām personu vai preču pārvietošanā no vienas vietas uz citu, izmantojot transportlīdzekli, gaisa kuģi vai ar kuģi pa ūdensceļu, bet arī jebkuru pakalpojumu, kas ir cieši saistīts ar to.
- 47 Protams, transportlīdzekļu tehniskās apskates darbībai ir pārvadājuma pakalpojuma palīgraksturs. Tomēr šāda apskate ir nenovēršams priekšnoteikums galvenās darbības, kas ir pārvadājums, veikšanai, kā tas arī izriet no ceļu satiksmes drošības mērķa, kas ir transportlīdzekļu tehniskās apskates pamatā.
- 48 Ir jānorāda, otrkārt, ka šādu interpretāciju apstiprina Direktīvas 2009/40 par transportlīdzekļu tehnisko apskati, kurā nav nevienas tiesību normas par piekļuvi transportlīdzekļu tehniskās apskates darbībai, kā Tiesa nosprieda spriedumā Komisija/Portugāle (C-438/08, EU:C:2009:651, 26. punkts), mērķis, kas regulē šīs darbības saturu un kas skaidri ir, kā norādīts tās preambulas 2. apsvērumā, ceļu satiksmes drošība. Šāds mērķis skaidri izriet no Direktīvas 2014/45, kura tika pieņemta pēc Direktīvas 2009/40, preambulas 3. un 43. apsvēruma.
- 49 Šajā ziņā ir jākonstatē, ka Direktīva 2009/40 un 2014/45 tika pieņemtas, pamatojoties attiecībā uz pirmo uz EKL 71. pantu un attiecībā uz otro – LESD 91. pantu; abas šīs normas attiecīgi EKL un LESD ir sadaļā “Transports” un ir juridiskais pamats, kas tieši ļauj Savienības likumdevējam noteikt “pasākumus, kas pastiprina transporta drošību”. Taču no Pakalpojumu direktīvas tiesību aktu sagatavojošajiem dokumentiem izriet, ka Savienības likumdevējs tika iecerējis, ka pakalpojumi, kurus regulē normas, kas pieņemtas uz EKL 71. panta pamata, ir izslēgtas no šīs direktīvas piemērošanas jomas.
- 50 Tādēļ transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības ir jāuzskata par “pakalpojumiem pārvadājumu jomā” Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkta izpratnē.
- 51 Ciktāl iesniedzējtiesa norāda, ka šīs darbības pieder pie sertifikācijas vai pārbaudes, ir jākonstatē, ka tas, ka uz pēdējām minētajām atbilstoši Pakalpojumu direktīvas preambulas 33. apsvērumam attiecas šī direktīva, nešaubīgi ir, kā to secinājumu 32. punktā norādīja ģenerālvokāts, vispārējs pārvadājumu jomas pakalpojumu izslēgums no šīs direktīvas piemērošanas jomas.

- 52 Tādēļ ir jākonstatē, ka Pakalpojumu direktīva nav piemērojama transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbībai, kurai, tā kā tā izriet no pakalpojumiem pārvadājumu jomā, turklāt atbilstoši LESD 58. panta 1. punktam nepiemēro LESD normas par pakalpojumu sniegšanas brīvību.
- 53 Šādos apstākļos valsts tiesiskais regulējums, par kuru ir pamatlieta, ir jāaplūko atbilstoši LESD noteikumiem brīvības veikt uzņēmējdarbību jomā, kas ir tieši piemērojami transportam, nevis atbilstoši šī līguma sadaļai par pārvadājumiem (skat. šajā ziņā spriedumu *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 33. punkts).
- 54 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Pakalpojumu direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības ir izslēgtas no šīs direktīvas piemērošanas jomas.

Par otro jautājumu

- 55 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa iztaujā Tiesu par to, vai LESD 51. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbības, uz kurām attiecas Katalonijā piemērojamais tiesiskais regulējums, ietilpst valsts varas īstenošanā šīs normas izpratnē, ņemot vērā operatoru pilnvaras izņemt transportlīdzekli no aprites, ja tie konstatē trūkumus, kas rada nenovēršamas briesmas.
- 56 Ir jānorāda, ka Tiesa ir jau nospriedusi attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbībām, ko Portugālē veic privātas struktūras, ka lēmuma par tehniskās apskates apliecināšanu pieņemšana nav patstāvīga lēmuma pieņemšanas darbība, kas piemīt valsts varas prerogatīvu īstenošanai un notiek ar tiešu valsts uzraudzību. (skat. spriedumu Komisija/Portugāle C-438/08, EU:C:2009:651, 41. punkts). Turklāt Tiesa ir norādījusi, ka šīm struktūrām, veicot savu darbību, nav sodīšanas pilnvaru, jo soda uzlikšana ar transportlīdzekļu pārbaudi saistīto noteikumu neievērošanas jomā ir policijas un tiesu iestāžu kompetencē (skat. spriedumu Komisija/Portugāle C-438/08, EU:C:2009:651, 44. punkts).
- 57 Šajā gadījumā ir jānorāda, pirmkārt, ka Direktīvas 2009/40 2. pantā tieši ir paredzēts, ka, ja dalībvalsts izvēlas uzticēt transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības privātām struktūrām, valstij ir tās jāuzrauga tieši.
- 58 Šāda valsts uzraudzība tika tieši ieviesta ar attiecīgo valsts tiesisko regulējumu, Dekrēta 30/2010 79. panta 1. punkta c) apakšpunktu, kurā ir norādīts, ka lēmums par izņemšanu no aprites var tikt pieņemts tikai "tiesiskajā regulējumā norādītajos gadījumos" un "atbilstoši Katalonijas Rūpnieciskās drošības aģentūras pieņemtajām instrukcijām un protokoliem".
- 59 Otrkārt, ir jākonstatē, ņemot vērā iesniedzējtiesas sniegto informāciju, atbildot uz Tiesas lūgumu sniegt paskaidrojumus atbilstoši tās Reglamenta 101. pantam, ka no aprites izņemtā transportlīdzekļa īpašniekam ir iespēja iesniegt sūdzību tehniskajam konsultantam, par transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbības uzraudzību un kontroli atbildīgās iestādes ierēdnim, un ka šis konsultants var grozīt izņemšanas no aprites lēmumu. Turklāt transportlīdzekļa īpašnieka iebildumu par transportlīdzekļa izņemšanu no aprites gadījumā tikai Katalonijas autonomā apgabala valdības kompetentas ceļu satiksmes un policijas iestādes ir pilnvarotas noteikt piespiedu un fiziskas piespiešanas pasākumus.
- 60 Operatoru pilnvaras izņemt transportlīdzekli no aprites, ja tie konstatē trūkumus, kas rada nenovēršamas briesmas, arī uzrauga kompetentās iestādes, un tās nav saistītas ar piespiedu vai fiziskas piespiešanas pilnvarām. Tādēļ tās nebūtu jāuzskata par tiešu un īpašu valsts varas īstenošanu.

- 61 No iepriekš minētā izriet, ka LESD 51. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbības, uz kurām attiecas pamatlietā piemērojamais tiesiskais regulējums, neietilpst valsts varas īstenošanā šīs normas izpratnē, lai gan šo staciju operatoriem ir pilnvaras izņemt no aprites, ja apskates laikā transportlīdzekļiem ir drošības trūkumi, kas rada nenovēršamas briesmas.

Par trešo un ceturto jautājumu

- 62 Ar trešo un ceturto jautājumu, kas jāaplūko kopā, iesniedzējtiesa cenšas noskaidrot, vai LESD 49. pants nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, par kādu ir pamatlieta, kas uztic transportlīdzekļu tehniskās apskates darbību tikai operatoriem, kam ir iepriekšēja administratīva atļauja, kuras izdošana ir pakārtota tam, ka šie operatori ievēro teritoriālo plānu, kas ietver minimālā attāluma nosacījumu un nosacījumu par maksimālo tirgus daļu.
- 63 Pirmkārt, attiecībā uz pienākumu saņemt iepriekšēju administratīvu atļauju transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības veikšanai Tiesai jau ir bijusi iespēja norādīt, ka Direktīvā 2009/40 nav nevienas tiesību normas par piekļuves šai darbībai nosacījumiem (skat. šajā ziņā spriedumu Komisija/Portugāle, C-438/08, EU:C:2009:651, 26. punkts).
- 64 Taču, tā kā šajā ziņā nav saskaņotības, dalībvalstis vēl arvien ir kompetentas noteikt minētos nosacījumus, tomēr dalībvalstīm sava kompetence šajā jomā ir jāizmanto, ievērojot LESD paredzētās pamatbrīvības (skat. šajā ziņā spriedumu *Nasiopoulos*, C-575/11, EU:C:2013:430, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 65 Šajā gadījumā ir jākonstatē, ka ar Direktīvas 2009/40 2. pantu ir tieši apstiprināta šāda dalībvalstu kompetence, precizējot, ka transportlīdzekļu tehnisko apskati var veikt valsts noteiktas privātas struktūras un organizācijas, kam uzticēts uzdevums un kas rīkojas tās uzraudzībā.
- 66 Tādēļ, lai gan Savienības tiesības neliedz dalībvalstij pakārtot transportlīdzekļu tehniskās apskates darbību iepriekšējas atļaujas saņemšanai, nemainīgs paliek tas, ka šādai atļauju sistēmai, kā tas tika norādīts šī sprieduma 64. punktā, ir jāievēro Savienības tiesības un tostarp LESD 49. pants.
- 67 Proti, ir jāatgādina, ka atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai LESD 49. pants nepieļauj brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumus, proti, jebkādus valsts pasākumus, kas var traucēt vai padarīt mazāk pievilcīgu LESD noteiktās brīvības veikt uzņēmējdarbību izmantošanu Savienības pilsoņiem. Ierobežojuma jēdziens aptver dalībvalsts pasākumus, kas, lai gan tiek piemēroti vienādi, ietekmē citu dalībvalstu uzņēmumu piekļuvi tirgum un līdz ar to traucē Savienības iekšējo tirdzniecību (skat. šajā ziņā spriedumu *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 68 Šajā gadījumā valsts tiesiskais regulējums, par ko ir pamatlieta, pakārto iepriekšējas administratīvas atļaujas izsniegšanu to nosacījumu ievērošanai, atbilstoši kuriem viena uzņēmuma vai vienas uzņēmumu grupas stacijām ir jāievēro minimālie attālumi un tiem nedrīkst būt tirgus daļa, kas ir lielāka par 50 %.
- 69 Tādējādi ir jākonstatē, ka, ņemot vērā šī sprieduma 67. punktā norādīto judikatūru, šādas normas citu dalībvalstu saimnieciskās darbības subjektiem var apgrūtināt un padarīt mazāk pievilcīgu to darbību veikšanu Katalonijā ar pastāvīga uzņēmuma starpniecību.
- 70 Tādēļ šāds valsts tiesiskais regulējums ir brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums LESD 49. panta izpratnē.
- 71 Šādos apstākļos, otrkārt, ir jāizvērtē, vai normas, par ko ir pamatlieta, var tikt objektīvi pamatotas.

- 72 Proti, atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumi, kas ir piemērojami, nešķirojot pēc pilsonības, var tikt pamatoti ar primāriem vispārējo interešu apsvērumiem, ar nosacījumu, ka tie ir piemēroti, lai nodrošinātu izvirzītā mērķa sasniegšanu, un nepārsniedz šā mērķa sasniegšanai vajadzīgo (skat. šajā ziņā spriedumu *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 73 Pamatlietā ir jākonstatē, pirmkārt, ka valsts tiesiskais regulējums, par ko ir pamatlieta, tiek piemērots visiem operatoriem bez izšķirības.
- 74 Kas attiecas, otrkārt, uz šī tiesiskā regulējuma iecerētajiem mērķiem, Katalonijas autonomais apgabals un Spānijas valdība norāda, ka tā mērķis, ļaujot pienācīgi nosegt teritoriju, nodrošinot pakalpojuma kvalitāti un veicinot konkurenci, kā tas skaidri izriet no Dekrēta 45/2010 preambulas, ir aizsargāt patērētājus un nodrošināt ceļu satiksmes drošību. Taču atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai gan patērētāju aizsardzība (skat. šajā ziņā spriedumu *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, 50. punkts, kā arī spriedumu *Essent* u.c., no C-105/12 līdz C-107/12, EU:C:2013:677, 58. punkts), gan nepieciešamība nodrošināt ceļu satiksmes drošību (spriedums Komisija/Portugāle C-438/08, EU:C:2009:651, 48. punkts un tajā minētā judikatūra) ir primāri vispārējo interešu apsvērumi, kas var pamatot brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumus.
- 75 Tādēļ ir jāpārbauda, treškārt, vai ierobežojošie nosacījumi pamatlietā, kas norādīti šī sprieduma 68. punktā, var pienācīgi nodrošināt iecerēto mērķu īstenošanu un nepārsniedz to, kas ir nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.
- 76 Ir tostarp jāpārlicinās, ka veids, kādā ar valsts tiesisko regulējumu, par ko ir pamatlieta, tiek nodrošināta šo mērķu sasniegšana, ir saskanīgs. Proti, atbilstoši Tiesas judikatūrai ar valsts tiesību aktiem kopumā, kā arī atsevišķām atbilstošajām normām izvirzītā mērķa sasniegšanu var nodrošināt vienīgi tad, ja tie patiesi atbilst rūpēm to sasniegt saskanīgi un konsekventi (skat. šajā ziņā spriedumu *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 77 Šajā ziņā valsts tiesai, kurai vienīgajai ir kompetence izvērtēt pamatlietas faktus un interpretēt valsts tiesisko regulējumu, visbeidzot ir jānosaka, vai un kādā mērā tas atbilst šīm prasībām. Tiesas, kurai tiek lūgts sniegt valsts tiesai lietderīgu atbildi, kompetencē ir sniegt tai norādes, kuras izriet no pamatlietas materiāliem, kā arī no tai iesniegtajiem rakstveida un mutvārdu apsvērumiem, lai valsts tiesa varētu izlemt lietu (spriedums *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 78 Šajā gadījumā pirmā nosacījuma, kas, ka izriet no Dekrēta 30/2010 75. panta 1. punkta, liek ievērot minimālos attālumus starp transportlīdzekļu tehniskās apskates stacijām, mērķis esot, kā tas ir norādīts Dekrēta 45/2010 preambulā, mudināt operatorus uzsākt darbību teritorijas izolētajās daļās. Tomēr, prasot ievērot minimālos attālumus nevis starp uzņēmumiem konkurentiem, bet starp vienam uzņēmumam vai vienai uzņēmumu grupai piederošiem stacijām, ar Tiesai iesniegto informāciju nav nekādi pierādīts, ka šāds nosacījums ļautu izpildīt šādu mērķi, turklāt Katalonijas autonomais apgabals tiesas sēdē netika norādījis, ka šiem operatoriem būtu jāuzsāk darbība šajās izolētajās daļās.
- 79 Kas attiecas uz otro nosacījumu, aizliedzot operatoriem turēt tirgus daļu, kas ir lielāka par 50 %, transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumu tirgū, no valsts tiesiskā regulējuma, par ko ir pamatlieta, izriet, ka šī nosacījuma mērķis ir nodrošināt tehniskās apskates pakalpojumu kvalitāti un tādējādi nodrošināt patērētāju aizsardzību.
- 80 Taču šāds nosacījums, kam var būt ietekme uz jau esošo transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbību Katalonijā, kā arī uz tirgus struktūru, nešķiet uzreiz tāds, kas veicinātu patērētāju aizsardzību.

- 81 Kas attiecas uz pakalpojuma kvalitātes mērķi, šajā ziņā ir jānorāda, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumu saturs, kā to ir norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 75. punktā, Savienības līmenī ir saskaņots.
- 82 Proti, Direktīvas 2009/40 1. panta 2. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar tās I un II pielikumu, paredz transportlīdzekļu kategorijas, apskāšu periodiskumu un obligātos pārbaudāmos rādītājus, lai, kā uzsvērts šīs direktīvas preambulas 26. apsvērumā, nodrošinātu transportlīdzekļu tehniskās apskates pakalpojumu kvalitātes standartu Savienībā. Atbilstoši šīs direktīvas preambulas 5. apsvērumam šo kopumu veido normas un minimālās metodes – normas un metodes, kuras ir jāņem vērā, pārbaudot samērīgumu.
- 83 Tādēļ iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, ka abi Katalonijā piemērojamajā tiesiskajā regulējumā noteiktie nosacījumi atļaujas saņemšanai transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības veikšanai ir piemēroti patērētāju aizsardzības un ceļu satiksmes drošības mērķu īstenošanai saskanīgi un konsekventi.
- 84 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz trešo un ceturto jautājumu ir jāatbild, ka LESD 49. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, par kādu ir pamatlieta, kas pakārto atļaujas piešķiršanu atvērt uzņēmuma vai uzņēmumu grupas transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju nosacījumam, pirmkārt, ka starp šo staciju un jau esošajām atļauju saņēmējām šī uzņēmuma vai šīs uzņēmumu grupas stacijām pastāv minimāls attālums un, otrkārt, ka šim uzņēmumam vai šai uzņēmumu grupai, ja atļauja tiktu piešķirta, nepiederēs tirgus daļa, kas ir lielāka par 50 %, ja vien netiek konstatēts, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, ka šis nosacījums tiešām ir piemērots patērētāju aizsardzības un ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanai un nepārsniedz to, kas tādēļ ir nepieciešams.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 85 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvas 2006/123/EK par pakalpojumiem iekšējā tirgū 2. panta 2. punkta d) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates darbības ir izslēgtas no šīs direktīvas piemērošanas jomas;
- 2) LESD 51. panta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju darbības, uz kurām attiecas pamatlietā piemērojamais tiesiskais regulējums, neietilpst valsts varas īstenošanā šīs normas izpratnē, lai gan šo staciju operatoriem ir pilnvaras izņemt no aprites, ja apskates laikā transportlīdzekļiem ir drošības trūkumi, kas rada nenovēršamas briesmas;
- 3) LESD 49. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, par kādu ir pamatlieta, kas pakārto atļaujas piešķiršanu atvērt uzņēmuma vai uzņēmumu grupas transportlīdzekļu tehniskās apskates staciju nosacījumam, pirmkārt, ka starp šo staciju un jau esošajām atļauju saņēmējām šī uzņēmuma vai šīs uzņēmumu grupas stacijām pastāv minimāls attālums un, otrkārt, ka šim uzņēmumam vai šai uzņēmumu grupai, ja atļauja tiktu piešķirta, nepiederēs tirgus daļa, kas ir lielāka par 50 %, ja vien netiek konstatēts, kas ir jāpārbauda iesniedzējtiesai, ka šis nosacījums tiešām ir piemērots patērētāju aizsardzības un ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanai un nepārsniedz to, kas tādēļ ir nepieciešams.

[Paraksti]