NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
JULIANE KOKOTT
prednesené 8. decembra 2005 [1]

I — Úvod

1. Prejudiciálna otázka Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia [2] sa týka rozsahu slobody poskytovania služieb v oblasti námornej kabotáže.

2. Vnútroštátny súd žiada Súdny dvor o informáciu o tom, či pri ostrovnej kabotáži [3] s nákladnými loďami s tonážou nad 650 ton brutto vyplývajú podmienky pre posádku lode z práva vlajkového štátu alebo z práva štátu, v ktorom sa vykonáva ostrovná kabotáž, ak nasleduje po kabotážnej plavbe alebo tejto plavbe predchádza medzinárodná plavba bez nákladu. Táto otázka pôsobí technicky, má však podstatný význam v oblasti námornej prepravy, [4] ktorá tvorila v roku 2002 približne 41% prepravných výkonov vo vnútri Spoločenstva, a tým bola blízko k cestnej doprave, ktorá je na prvom mieste. [5]

3. Vnútroštátny súd považuje zodpovedanie otázky za potrebné na rozhodnutie právneho sporu medzi Agip Petroli SpA (ďalej len „Agip Petroli") a Capitaneria di porto di Siracusa (prístavný úrad Syrakúzy; ďalej len „Capitaneria") a i. V konaní Agip Petroli a i. napáda rozhodnutie, ktorým mu bola odoprená preprava ropy medzi dvoma sicílskymi prístavmi, s odôvodnením, že ďalšie pokračovanie plavby do zahraničného prístavu sa má vykonať bez nákladu a posádka lode je v rozpore s talianskym právom.

1 — Jazyk prednesu: nemčina.

2 — Regionálny správny súd pre Sicíliu, Taliansko.

3 — Ostrovná kabotáž je okrem iného preprava cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi na ostrovoch jedného a toho istého členského štátu, pozri bod 8 týchto návrhov.

4 — Pozri k tomu tretiu správu Komisie o vykonaní nariadenia Rady č. 3577/92 uplatňujúceho zásady slobodného poskytovania služieb pri námornej kabotáži (1997 — 1998) z 24. februára 2000, KOM(2000) 99, konečné znenie.

5 — Pozri Európska Komisia, European Union — Energy & Transport in Figures 2004 („Statistical pocketbook 2004"), hlava 3 (Doprava), kapitola 3.1 (Všeobecné), odsek 3.1.1 (Statistical Overview EU Transport), uvedená na stránke http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2004_en.htm.

II — Právny rámec

4. O vzťahu zmluvných ustanovení o slobodnom pohybe služieb a o oblasti dopravy článok 51 ods. 1 ES (pôvodne článok 61 ES) stanovuje:

„Slobodu poskytovať služby v oblasti dopravy upravujú ustanovenia hlavy o doprave."

5. V hlave o doprave článok 80 ES (pôvodne článok 84 ES) upresňuje:

„1. Ustanovenia tejto hlavy sa vzťahujú na železničnú dopravu, cestnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu.

2. Rada môže kvalifikovanou väčšinou rozhodnúť o tom, či, do akej miery a akým postupom možno stanoviť vhodné pravidlá pre námornú a leteckú dopravu. ..."

6. Na základe článku 84 ods. 2 Zmluvy ES vydala Rada 7. decembra 1992 nariadenie č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž)[6] (ďalej len „nariadenie"). Jeho odôvodnenia okrem iného stanovujú:

„3. keďže zrušenie opatrení obmedzujúcich námornú dopravu [poskytovanie námorných dopravných služieb — *neoficiálny preklad*] v rámci členských štátov, je nevyhnutnou podmienkou pre zriadenie vnútorného trhu; keďže vnútorný trh bude zahŕňať oblasť, v ktorej je zabezpečený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu.

4. keďže sloboda poskytovania služieb v námornej doprave, by mala byť [z tohto dôvodu — *neoficiálny preklad*] uplatňovaná v rámci členských štátov.

5. keďže prospech z tejto slobody by mali mať vlastníci lodí Spoločenstva, ktorí prevádzkujú plavidlá registrované alebo plávajúce pod vlajkou členského štátu, bez ohľadu na to, či má pobrežie alebo nie.

6 — Ú. v. ES L 364, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10.

6. ...

7. keďže, aby sa vyhlo poruchám v súťaži, majitelia lodí v Spoločenstve, ktorí uplatňujú slobodu výkonu kabotáže, by mali spĺňať všetky podmienky pre vykonávanie kabotáže v členskom štáte, v ktorom sú ich plavidlá registrované; keďže majitelia lodí Soločenstva prevádzkujúci loď registrovanú v členskom štáte, ktorí nemajú právo vykonávať kabotáž v tomto štáte, by mali mať napriek tomu prospech z tohto nariadenia počas prechodného obdobia.

8. keďže vykonávanie tejto slobody by malo byť postupné a nemusí byť realizované jednotným spôsobom pre všetky príslušné služby, berúc do úvahy charakter niektorých špeciálnych služieb a malo by byť podporené úsilie niektorých ekonomík spoločenstva vykazujúcich rozdielny rozvoj [berúc do úvahy charakter niektorých špeciálnych služieb a rozsah úsilia, ktoré musia vynaložiť určité hospodárstva Spoločenstva, vykazujúce odlišnosti v rozvoji — *neoficiálny preklad*]."

7. Článok 1 ods. 1 nariadenia ako zásadu stanovuje:

„Od 1. januára 1993 budú slobodu poskytovania námorných dopravných služieb v členskom štáte (námorná kabotáž) uplatňovať majitelia lodí spoločenstva, ktorí majú svoje plavidlá registrované v členskom štáte a plávajúce pod vlajkou členského štátu za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky pre vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte..."

8. Článok 2 nariadenia uvádza okrem iného nasledujúce pojmy:

„Na účely tohto nariadenia

1. ‚námorné dopravné služby v členskom štáte (námorná kabotáž)' znamenajú služby normálne vykonávané za odplatu a zahŕňajú najmä:...

c) ostrovnú kabotáž: prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi:...

ostrovmi [prístavmi — *neoficiálny preklad*] situovanými na ostrovoch jedného a toho istého členského štátu. ...“

9. Nakoniec článok 3 nariadenia stanovuje:

„2. Za plavidlá vykonávajúce ostrovnú kabotáž, za všetky záležitosti týkajúce sa posádky, bude zodpovedný štát, v ktorom plavidlo vykonáva námorné dopravné služby (hostiteľský štát).

3. Avšak od 1. januára 1999 bude za nákladné lode nad 650 brt [s tonážou nad 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*] vykonávajúce ostrovnú kabotáž v prípadoch, keď plavba nasleduje alebo pokračuje po plavbe do alebo z iného štátu [keď predmetná plavba nasleduje po plavbe z iného štátu alebo predchádza plavbe do iného štátu — *neoficiálny preklad*], za všetky záležitosti týkajúce sa posádky zodpovedný štát, v ktorom je plavidlo registrované (vlajkový štát).

4. Komisia vykoná hĺbkovú previerku ekonomických a sociálnych dopadov liberalizácie ostrovnej kabotáže a predloží Rade správu najneskôr pred 1. januárom 1997. ...“

III — Skutkový stav, spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie pred Súdnym dvorom

10. Agip Petroli prepravil 7. decembra 2001 ropu z Magnisi (Sicília) do Gela (rovnako Sicília) a prenajal si na tento účel Theodoros IV, cisternovú loď plaviacu sa pod gréckou vlajkou s tonážou nad 650 ton brutto. Po vyložení nákladu ropy v Gela mala loď Theodoros IV následne vykonať priamu plavbu do zahraničného prístavu bez nákladu.

11. Capitaneria zamietla Agip Petroli 6. decembra 2001 vydať povolenie na plavbu z Magnisi do Gela s odôvodnením, že Theodoros IV nespĺňa požiadavky článku 318 talianskeho plavebného kódexu (Codice della navigazione). Podľa tohto ustanovenia by museli byť pri ostrovnej kabotáži členmi

posádky len štátni príslušníci členských štátov Európskej únie. Ako je však prípustné podľa gréckeho práva, členmi posádky lode Theodoros IV boli námorníci filipínskej štátnej príslušnosti.

12. Grécke právo ako právo vlajkového štátu nepovažovala Capitaneria za uplatniteľné. Článok 3 ods. 3 nariadenia síce predvída právomoc vlajkového štátu v záležitosti týkajúcej sa posádky, ak ostrovná kabotáž predchádza plavbe do iného štátu. Z obežníka Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti však vyplýva, že článok 3 ods. 3 nariadenia sa použije len v prípade, ak je plavba, ktorá nasleduje po kabotáži alebo jej predchádza, „z funkčného a obchodného hľadiska samostatná". To je len v tom prípade, ak loď prepravuje na palube náklad, ktorého miestom určenia je zahraničný prístav.

13. Agip Petroli vidí v zamietavom rozhodnutí Capitaneria okrem iného porušenie nariadenia a podal na vnútroštátny súd žalobu proti rozhodnutiu, ako aj proti obežníku ministerstva.

14. Vnútroštátny súd poznamenáva, že nariadenie neposkytuje žiadnu definíciu pojmu plavba, a považuje oba výklady za možné. Pre reštriktívny výklad hovorí snaha vyhnúť sa článku 3 ods. 2 nariadenia prostredníctvom na seba nadväzujúcich fiktívnych kabotážnych plavieb. Na druhej strane nemá obmedzenie na plavby s nákladom na palube v znení textu žiaden podklad. Reštriktívny prístup by viedol aj k tomu, že by sa článok 3 ods. 3 nariadenia na ostrovnú kabotáž neuplatnil, lebo lode, ktoré by v prístavoch Sicílie alebo Sardínie vyložili ropu, tam nemohli naložiť z technických dôvodov rafinovanú ropu, aby ju dopravili do zahraničia.

15. Za týchto okolností považuje vnútroštátny súd za potrebné predložiť návrh na začatie prejudiciálneho konania. Rozhodnutím z 20. júla 2004 doručeným Súdnemu dvoru 29. októbra 2004 vnútroštátny súd prerušil konanie a predložil Súdnemu dvoru na prejudiciálne konanie túto otázku:

„Zahŕňa pojem plavba, ktorá nasleduje po kabotážnej plavbe alebo jej predchádza, uvedený v článku 3 ods. 3 nariadenia (EHS) č. 3577/92 len plavbu, ktorá je ‚z funkčného a obchodného hľadiska samostatná, čo znamená, že loď prepravuje na palube náklad, ktorého miestom určenia alebo východiskovým miestom je zahraničný prístav', tak, ako to upravujú opatrenia napadnuté vo veci samej, alebo sa tento pojem vzťahuje aj na predpoklad, že plavba sa uskutoční bez nákladu na palube (‚plavba na príťaž')?"

16. V konaní pred Súdnym dvorom predložili ústne a písomné pripomienky Agip Petroli, talianska vláda, grécka vláda, nórska vláda a Komisia. Francúzska vláda sa vyjadrila iba na ústnom pojednávaní pred Súdnym dvorom.

IV — Právne posúdenie

17. Vnútroštátny súd sa svojou otázkou v podstate pýta, či pojem plavby „z iného štátu" alebo „do iného štátu" (ďalej len „medzinárodná plavba") vyjadrený v článku 3 ods. 3 nariadenia zahŕňa len plavbu s nákladom na palube alebo musí preukázať v danom prípade iný hospodársky samostatný zmysel.

18. Podľa znenia ustanovenia, systematiky nariadenia a podľa jeho cieľov je potrebné tieto otázky zamietnuť.

19. Nariadenie neposkytuje *žiadnu definíciu* pojmu plavby. Článok 2 nariadenia definuje len pojem kabotáž, ktorý *per definitionem* zahŕňa „prepravu cestujúcich alebo tovaru". Pojem kabotáž tým síce predpokladá plavbu, nehovorí však nič o tom, či pojem plavby už obsahuje zodpovedajúce prepravy alebo či je kabotáž plavby, pri ktorej sa takéto prepravy vykonávajú. Z pojmu kabotáž teda nevyplývajú žiadne závery pre pojem plavby.

20. *Znenie* článku 3 ods. 3 nariadenia iba vyžaduje, aby kabotáži predchádzala alebo po nej nasledovala medzinárodná plavba. Ustanovenie ďalej pojem plavby nekvalifikuje. Znenie nepredvída preto žiadne ďalšie požiadavky, ako napríklad prepravu nákladu alebo existenciu „funkčnej a obchodnej samostatnosti" a zahŕňa pravdepodobne každú medzinárodnú plavbu.

21. Podľa *systematiky* nariadenia je uplatnenie práva vlajkového štátu zásadou, uplatnenie práva hostiteľského štátu výnimkou.

22. Siedme odôvodnenie vysvetľuje, že majitelia lodí v Spoločenstve by mali spĺňať všetky podmienky na vykonávanie kabotáže, ktoré platia vo vlajkovom štáte. To má slúžiť na vyhnutie sa narušeniu hospodárskej súťaže. Článok 1 nariadenia upravuje tieto podmienky a stanovuje, že v zásade majú byť splnené požiadavky práva vlajkového štátu.

23. Z tejto zásady stanovuje článok 3 ods. 2 nariadenia pre oblasť ostrovnej kabotáže výnimku, pretože pri otázkach týkajúcich sa posádky lodí, ktoré sa používajú na ostrovnú kabotáž, stanovuje za uplatniteľné ustanovenie práva hostiteľského štátu.

24. Pri nákladných lodiach nad 650 brutto stanovuje článok 3 ods. 3 nariadenia opäť zásadu použitia práva vlajkového štátu, ak kabotážna plavba nasleduje po medzinárodnej plavbe alebo jej predchádza. Inak ako predpokladá talianska vláda, obsahuje teda odsek 2 výnimku, odsek 3 pravidlo. Nariadenie totiž neobsahuje žiadne dve proti sebe stojace zásady, [7] na jednej stane pre pevninskú kabotáž a na druhej stane pre ostrovnú kabotáž, ako snáď predpokladá talianska vláda so zreteľom na článok 3 nariadenia. Nariadenie má len jednu zásadu, ktorá je zakotvená v článku 1 nariadenia. [8]

25. Reštriktívny výklad článku 3 ods. 3 nariadenia prostredníctvom dodatočných požiadaviek na pojem plavby by teda viedol k tomu, že výnimka by sa použila (použitie práva hostiteľského štátu) širšie a zásada (použitie práva vlajkového štátu) reštriktívne. To by bolo v rozpore so zásadou výkladu, podľa ktorej sa majú princípy úpravy vykladať široko a jej výnimky zužujúco. [9]

26. Systematika nariadenia hovorí skôr v prospech toho, že článok 3 ods. 3 nariadenia sa má vykladať rozširujúco a do pojmu medzinárodná plavba nevkladať žiadne iné znaky definície.

27. *Ciele nariadenia* vyžadujú rovnako širší výklad článku 3 ods. 3 nariadenia a zúženú interpretáciu rozsahu použitia výnimky v článku 3 ods. 2.

28. Nariadenie má dokončiť otvorenie trhu v námornej doprave v rámci Spoločenstva a stanovuje na to postupné použitie zásady slobodného poskytovania služieb v námornej doprave. Tretie a štvrté odôvodnenie vysvetľuje, že zásada slobodného poskytovania služieb má byť použitá na dokončenie vnútorného trhu na námornú dopravu v členských štátoch a na zrušenie opatrení obmedzujúcich námornú dopravu.

7 — K tomu pozri odôvodnenie č. 8 a článok 3 ods. 4 nariadenia, ako aj body 40 a nasl. týchto návrhov.

8 — Pozri k tomu aj body 27 a nasl. týchto návrhov.

9 — Pozri rozsudok z 29. apríla 2004, Kapper, C-476/01, Zb. s. I-5205, body 71 a 72.

29. Ustanovenia nariadenia sa preto majú vykladať vo svetle článku 49 ES a článku 50 ES. S tým nie je článok 51 ods. 1 ES v rozpore. Pri kabotážnych plavbách však ide o poskytovanie dopravných služieb, ktoré sú podľa článku 51 ods. 1 ES odňaté ustanoveniam o voľnom pohybe služieb a podriadené zvláštnym ustanoveniam článku 70 a nasl. ES o doprave.

30. Odvetvová výnimka v článku 51 ods. 1 ES však neoslobodzuje od cieľov voľného pohybu služieb vo vnútri Spoločenstva. Tieto ciele musia byť dosiahnuté skôr v rámci spoločnej politiky článku 70 a nasl. ES. Sekundárne právo sa má v rámci zvláštnej úpravy pre dopravu vykladať vo svetle zásady článku 49 ES a článku 50 ES, práve ak má ako toto nariadenie za cieľ uskutočnenie voľného pohybu služieb. [10]

31. Sloboda voľného pohybu služieb podporuje čo najrozsiahlejšie použitie zásady práva vlajkového štátu v námornej kabotáži, ako ho upravuje článok 3 ods. 3 nariadenia pre ostrovnú kabotáž s veľkými nákladnými loďami na medzinárodných plavbách od roku 1999.

32. Ako totiž správne uviedla grécka vláda, kabotážne plavby sú spravidla len segmentmi medzinárodných plavieb. Ak sú však podmienky vnútroštátnych právnych poriadkov vzájomne v rozpore, tak by nemohli byť niektoré kabotážne plavby technicky možné. Mal by to objasniť jeden príklad:

33. Článok 3 ods. 3 nariadenia má umožniť, aby napríklad holandská loď mohla bez ďalšieho počas plavby z Portugalska na Cyprus k zmysluplnému využitiu existujúcich prepravných kapacít uskutočniť aj kabotážnu plavbu z Malorky na Menorku (Španielsko), zo Sardínie na Sicíliu (Taliansko) a z Kréty na Rodos (Grécko). Ak by sa pre kabotážne úseky uplatnili vždy práva hostiteľských štátov (Španielsko, Taliansko, Grécko) a/alebo tieto by odporovali holandským podmienkam, tak by bola prinajmenšom časť kabotážnej plavby v praxi nemožná. [11]

10 — Pozri rozsudky z 22. mája 1985, Parlament/Rada, 13/83, Zb. s. 1513, bod 62; z 13. decembra 1989, Corsica Ferries France, C-49/89, Zb. s. 4441, body. 10 až 12; z 18. januára 2001, Taliansko/Komisia, C-361/98, Zb. s. I-385, body 31 až 33, a z 18. júna 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, Zb. s. I-3949, body 55 a nasl.

11 — Teoreticky by mohlo byť zloženie posádky zakaždým prispôsobené; hospodársky to však nie je spravidla únosné.

34. To by nezabránilo len zmysluplnému využitiu prepravných kapacít, ale porušilo by to aj voľný pohyb služieb. Ak naopak platí nepretržite právo vlajkového štátu, je sloboda voľného pohybu služieb zaručená.

35. To isté sa môže týkať situácií, v ktorých sú zahrnuté kabotážne plavby bez nákladu. Aj to má objasniť jeden príklad:

36. Francúzska loď mala dopraviť náklad z Marseille na Korziku (oba Francúzsko). Vlastník lode má ďalšiu možnosť transportu z Malty na Cyprus. Neexistuje však žiadny vhodný náklad na ceste z Korziky na Maltu. Ostáva však otvorená kabotážna plavba zo Sardínie na Sicíliu (obe Taliansko). Krátke medzinárodné cesty medzi Korzikou a Sardíniou, ako aj medzi Sicíliou a Maltou by sa uskutočnili bez nákladu.

37. Takéto využitie prepravných kapacít by zodpovedalo cieľom voľného pohybu služieb v zmysle nariadenia. Ak by sa predsa len vyžadovalo, aby sa medzinárodné plavby uskutočňovali vždy s nákladom, nebola by kabotážna plavba možná, ak by francúzska právna úprava o posádke nezodpovedala talianskemu právu. Voľný pohyb služieb by tým bol narušený.

38. Ak by sa vyžadoval alternatívny dôkaz „funkčnej a obchodnej samostatnosti" medzinárodných plavieb, tak by mohol byť tento dôkaz v uvedenom prípade snáď ešte podaný predložením prepravnej zmluvy z Malty na Cyprus. Ak však vlastník lode ešte nemá istú naväzujúcu zmluvu, ale len o nej špekuluje, tak by sa dôkaz nemusel podariť. Voľný pohyb služieb by bol v tomto prípade opäť narušený.

39. Preto je potrebné konštatovať, že len doslovný výklad pojmu medzinárodnej plavby v článku 3 ods. 3 nariadenia, ktorý zahŕňa každú plavbu, je v súlade s cieľom liberalizácie zakotveným v nariadení.

40. *Ciele výnimky* v článku 3 ods. 2 nariadenia nevedú taktiež k inému výsledku.

41. So zreteľom na ekonomické a sociálne dosahy liberalizácie ostrovnej kabotáže [12] mal článok 3 ods. 2 nariadenia do roku 1999 uplatnením práva hostiteľského štátu vlastníkom lodí hostiteľského štátu zaručiť ešte širšie prednostné postavenie.

12 — Pozri článok 3 ods. 4 nariadenia.

42. Od roku 1999 však článok 3 ods. 3 nariadenia upravuje, že zásada uplatnenia práva vlajkového štátu má pre prípady posádky platiť aj pre ostrovnú kabotáž s nákladnými loďami nad 650 brutto, ak sa ostrovná kabotáž uskutoční v rámci medzinárodnej plavby.

43. Toto je časť postupnej liberalizácie kabotážneho trhu na presadenie cieľov vnútorného trhu nariadenia. V tomto zmysle konštatovala Komisia už v roku 1997, že presvedčivé dôvody pre ponechanie výnimky zo zásady uplatnenia práva vlajkového štátu neboli zrejmé; čo najširšie uplatnenie základnej zásady skôr vyžadovali potreby medzinárodného obchodu [13].

44. Aj z tohto dôvodu nie je nutné dávať prednosť cieľu výnimky pred hlavným cieľom zameraným na presadzovanie slobodného poskytovania služieb v námornej doprave v členských štátoch.

45. Pravdaže nemožno preto ponechať bez povšimnutia, ako navrhuje Agip Petroli, nariadenie v prospech priamej uplatniteľnosti voľného pohybu služieb. Odvetvová výnimka v článku 51 ods. 1 ES s tým nie je v rozpore. [14]

46. Výnimka podľa cieľov nariadenia sa však nemá vykladať extenzívne. Zosúladenie druhého a tretieho odseku článku 3 nariadenia sa má preto chápať v tom zmysle, že výnimka v druhom odseku sa musí použiť tak, aby boli čo najmenej porušené hlavné ciele nariadenia.

47. To znamená, že sa druhý odsek uplatní naďalej na vnútorné skutkové stavy, avšak zásadne každá predchádzajúca a nadväzujúca medzinárodná plavba sa priradí ku kabotážnej plavbe do oblasti uplatnenia tretieho odseku, ak sú dané osobitné predpoklady.

48. Zostávajúca oblasť použitia druhého odseku sa musí samozrejme dodržať.

13 — Pozri správu Komisie o vykonaní nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 uplatňujúceho zásadu slobodného poskytovania služieb v námornej preprave v členských štátoch (1995 — 1996) a hospodárske a sociálne dosahy liberalizácie ostrovnej kabotáže, KOM(97) 296, konečné znenie.

14 — Pozri body 29 a 30 týchto návrhov.

49. Členské štáty smú predovšetkým uskutočniť opatrenia, aby zakázali *neoprávnené odvolávanie sa na tretí odsek 3 s cieľom obchádzať* oblasti uplatnenia druhého odseku.

50. Nemožno tak v zásade pripustiť, aby napríklad loď plávajúca pod gréckou vlajkou uskutočňovala kontinuálne okružné plavby medzi Maltou, Magnisi a Gelou a pritom prepravovala náklad vždy iba medzi Magnisi a Gelou. Hospodárska aktivita by sa potom totiž uskutočňovala iba na talianskom území a obchádzaním talianskeho práva.

51. Neoprávnené odvolávanie sa na právo Spoločenstva totiž nie je dovolené a členské štáty sú oprávnené zakázať zneužívanie možností vytvorených Zmluvou ES k obchádzaniu vnútroštátneho práva. Vnútroštátne súdy preto môžu v jednotlivých prípadoch neoprávnené správanie na základe objektívnych kritérií vziať do úvahy, aby zabránili odvolávaniu sa na právo Spoločenstva. [15]

52. Pri posúdení takéhoto správania sa však musia dodržať ciele ustanovení. [16] Okrem toho idú opatrenia, ktoré nesmerujú špeciálne k zabráneniu obchádzania vnútroštátneho práva, ale ktoré sa opierajú o všeobecnú domnienku zneužitia, spravidla prekračujú rámec toho, čo je potrebné a podľa práva Spoločenstva prípustné na zabránenie zneužívania. [17]

53. Na ochranu pred obchádzaním článku 3 ods. 2 nariadenia teda nemožno vyžadovať ani prepravu nákladu na medzinárodnej plavbe, ani všeobecný dôkaz „funkčnej a obchodnej samostatnosti" medzinárodnej plavby.

54. Ako už bolo objasnené, [18] požiadavkou prepravy nákladu na medzinárodnej plavbe by totiž boli podstatne porušené kabotážne možnosti. Vnútroštátny súd vysvetlil, že ostrovná kabotáž napríklad v oblasti prepravy ropy na talianske ostrovy by tým sčasti nebola možná. Taktiež nórska vláda poukázala správne na to, že špeciálne lode, ako napríklad ropné tankery, ktoré môžu prepravovať len jeden typ nákladu, často nenájdu v prístave vhodný tovar na ďalšiu prepravu, a preto by boli z kabotáže v zásade rovnako vylúčené.

15 — Pozri rozsudok z 9. marca 1999, Centros, C-212/97, Zb. s. I-1459, body 24 a 25.

16 — Pozri rozsudok Centros, už citovaný v poznámke pod čiarou 15, bod 25.

17 — Pozri rozsudky z 11. marca 2004, de Lasteyrie du Saillant, C-9/02, Zb. s. I-2409, body 50 až 52, a z 15. septembra 2005, Komisia/Dánsko, C-464/02, Zb. s. I-7929, body 67 a 68.

18 — Pozri body 31 až 37 týchto návrhov.

55. Požiadavka prepravy nákladu pri medzinárodnej plavbe by išla nad rámec toho, čo je potrebné a podľa práva Spoločenstva prípustné na zabránenie zneužívania. Ochrana obchádzania nemôže odôvodniť takéto ďalekosiahle obmedzenie kabotážnej slobody.

56. Podľa názoru gréckej vlády a Komisie musí vlastník lode Spoločenstva na ochranu pred obchádzaním v každom prípade iným spôsobom preukázať funkcionálny a obchodný základ, ak chce uskutočniť medzinárodnú plavbu bez nákladu pred ostrovnou kabotážnou plavbou alebo po nej. Podľa toho by musela byť medzinárodná plavba bez nákladu preukázateľne nevýznamná, akcesorická a hospodársky odôvodnená. Takéto zistenie predpokladá dopredu pravidelnú znalosť celkového plánovania plavby.

57. Takáto požiadavka môže obmedziť hospodársku slobodu pohybu majiteľov lodí Spoločenstva a slobodné poskytovanie služieb.[19] Ostatne, ako správne poznamenala nórska vláda, detailné údaje o ďalších plánovaniach plavby a zmluvy sú súkromnými obchodnými údajmi, pri ktorých spravidla existuje podstatný záujem na ich utajení. Nemusia byť v zásade zverejnené.

19 — Pozri bod 38 týchto návrhov.

58. Okrem toho by vznikol, ako taktiež správne uviedla nórska vláda, následný problém hodnotenia hospodárnosti uvedených nadväzujúcich zmlúv. Rozdiely v posúdení a otázka správnych meradiel tu môžu viesť k značným neistotám, ktoré môžu slobodu voľného pohybu služieb taktiež podstatne poškodiť.

59. Aj požiadavka všeobecného dôkazu „funkčnej a obchodnej samostatnosti" medzinárodnej plavby ide nad rámec toho, čo je podľa práva Spoločenstva prípustné na zabránenie zneužívania.

60. Ochrana pred obchádzaním môže odôvodniť skôr len výnimočne požiadavku dôkazov o obchodoch predchádzajúcich ostrovnej kabotáži alebo nasledujúcich po nej. Preto musia členské štáty v konkrétnom prípade aspoň predložiť podklady o existencii obchádzania článku 3 ods. 2 nariadenia.

61. Okrem toho nesmú byť požiadavky na odpovedajúce dôkazy stanovené tak, že by podstatne obmedzovali slobodné poskytovanie služieb viac než by ochraňovali pre zneužitím. Do tej miery musí ako dôkaz postačovať, že údaje robia existenciu kabotážnej plavby v zmysle článku 3 ods. 3 nariadenia prijateľnú.

V — Návrh

62. Z týchto dôvodov navrhujem Súdnemu dvoru, aby na prejudiciálnu otázku Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia odpovedal takto:

Pojem plavba[, ktorá] nasleduje po plavbe do iného štátu alebo predchádza plavbe do iného štátu, uvedený v článku 3 ods. 3 nariadenia č. 3577/92 v zásade zahŕňa každú plavbu z iného štátu alebo do iného štátu nezávisle od prítomnosti nákladu na palube a /alebo plavbu, ktorá je „z funkčného a obchodného hľadiska samostatná". Ochrana pred obchádzaním článku 3 ods. 2 nariadenia č. 3577/92 sa má skôr zaručiť tým spôsobom, že zásada slobodného poskytovania služieb v námornej doprave v členských štátoch v rámci úpravy článku 3 ods. 3 nariadenia č. 3577/92 nebude obmedzená viac, ako je potrebné.