ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

zo 14. októbra 2004 *

Vo veci C-299/02,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 23. augusta 2002,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: K. H. I. Simonsson a H. M. H. Speyart, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Holandskému kráľovstvu, v zastúpení: H. G. Sevenster a S. Terstal, splnomocnení zástupcovia,

žalovanému,

* Jazyk konania: holandčina.

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory P. Jann (spravodajca), sudcovia A. Rosas a R. Silva de Lapuerta,

generálny advokát: P. Léger,
tajomník: R. Grass,

so zreteľom na písomnú časť konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 27. mája 2004

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Svojou žalobou Komisia Európskych spoločenstiev navrhuje, aby Súdny dvor určil, že Holandské kráľovstvo si tým, že prijalo a vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku ponechalo v platnosti článok 311 Wetboek van Koophandel (obchodného zákonníka) a článok 8:169 Burgerlijk Wetboek (občianskeho zákonníka), ktoré stanovujú podmienky týkajúce sa:

— štátnej príslušnosti akcionárov a členov štatutárnych orgánov spoločností, ktoré sú vlastníkmi námornej lode a žiadajú o jej zápis v Holandsku, ako aj

— štátnej príslušnosti a bydliska členov štatutárnych orgánov lodiarskych spoločností, ktoré sú vlastníkmi námorných lodí zapísaných v Holandsku a fyzických osôb poverených bežným prevádzkovaním podniku, z ktorého sa vykonáva v Holandsku činnosť námornej dopravy, ktorá sa vyžaduje na zápis lode do holandského registra,

nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 43 ES a 48 ES.

Právny rámec

Medzinárodná právna úprava

2 Článok 91 ods. 1 Dohovoru Organizácie spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982, ku ktorému pristúpilo Spoločenstvo rozhodnutím Rady 98/392/ES z 23. marca 1998 (Ú. v. ES L 179, s. 1, ďalej len „Dohovor z Montego Bay"), stanovuje, že „každý štát určí podmienky pre udelenie svojej príslušnosti lodiam, pre imatrikuláciu [zápis — *neoficiálny preklad*] lodí na svojom území a pre právo plaviť sa pod jeho vlajkou. ... Medzi štátom a loďou musí existovať skutočné puto [prepojenie — *neoficiálny preklad*].".

3 Článok 94 Dohovoru z Montego Bay vo svojom odseku 1 stanovuje, že „každý štát je povinný účinne vykonávať svoju jurisdikciu [právomoc — *neoficiálny preklad*] a kontrolu v správnych, technických a sociálnych záležitostiach nad loďami, ktoré plávajú pod jeho vlajkou" a v nasledujúcich odsekoch vymenúva rad opatrení, ktoré štát vlajky musí na tieto účely prijať.

Vnútroštátna právna úprava

4 V zmysle článku 311 odseky 1 a 3 Wetboek van Koophandel:

„1. Loď má holandskú príslušnosť, ak sú splnené nasledujúce podmienky:

a) loď vlastnia aspoň z dvoch tretín jedna alebo viacero fyzických osôb alebo spoločností so štátnou príslušnosťou členského štátu Európskych spoločenstiev (ďalej len ‚štátna príslušnosť Spoločenstva') alebo zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len ‚štátna príslušnosť EHP');

b) osoba alebo osoby uvedené v bode a) vykonávajú námornú dopravu v Holandsku prostredníctvom podniku, ktorý je tam usadený alebo tam má vedľajšie miesto podnikateľskej činnosti... a zabezpečujú správu lode predovšetkým z Holandska;

c) bežné prevádzkovanie podniku uvedeného v bode b) zabezpečuje jedna alebo viaceré fyzické osoby so štátnou príslušnosťou [Spoločenstva] alebo [EHP];

d) jedna alebo viacero fyzických osôb uvedených v bode c) sú oprávnené zastupovať vo všetkých veciach týkajúcich sa správy lode a lode samotnej, jej kapitána a členov posádky.

...

3. Na účely tohto článku sa právnickou osobou so štátnou príslušnosťou [Spoločenstva] alebo [EHP] rozumie právnická osoba založená v súlade s právnym poriadkom členského štátu Európskych spoločenstiev alebo štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore... a so sídlom, ústredím alebo hlavným miesto podnikateľskej činnosti na území členského štátu Európskych spoločenstiev alebo zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore pod podmienkou, že:

a) akcie predstavujúce dve tretiny upísaného základného imania sú vydané na meno fyzických osôb so štátnou príslušnosťou [Spoločenstva] alebo [EHP] alebo spoločnosti podľa tohto odseku a väčšina členov štatutárneho orgánu má štátnu príslušnosť [Spoločenstva] alebo [EHP], alebo že

b) všetci členovia štatutárneho orgánu majú štátnu príslušnosť [Spoločenstva] alebo [EHP]."

5 V zmysle článku 8:160 Burgerlijk Wetboek lodiarska spoločnosť je osobitnou formou spoluvlastníctva lode, ktorá umožňuje, aby sa fyzické osoby stali spoluvlastníkmi bez prostredníctva právnickej osoby.

6 Článok 8:163 Burgerlijk Wetboek stanovuje, že „každá lodiarska spoločnosť môžu zamestnať osobu zodpovednú za vedenie účtovníctva [člena štatutárneho orgánu]".

7 Článok 8:169 ods. 1 Burgerlijk Wetboek stanovuje že „funkcia osoby zodpovednej za vedenie účtovníctva [člena štatutárneho orgánu] zaniká, ak... jej zanikla štátna príslušnosť [Spoločenstva] alebo [EHP] alebo ak má bydlisko mimo územia členského štátu Európskych spoločenstiev [ďalej len ‚bydlisko na území Spoločenstva'] alebo zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore [ďalej len ‚bydlisko v EHP']".

Konanie pred podaním žaloby

8 Po tom, čo bolo Holandskému kráľovstvu umožnené predložiť svoje pripomienky mu Komisia zaslala 27. januára 2000 odôvodnené stanovisko so zdôraznením, že niektoré aspekty vnútroštátnej právnej úpravy zápisu a správy námorných lodí sa zdajú byť v rozpore s článkom 43 ES v spojení s článkom 48 ES. Komisia vyzvala členský štát, aby uviedol uvedenú právnu úpravu do súladu s povinnosťami vyplývajúcimi zo zmluvy ES v lehote dvoch mesiacov od doručenia tohto stanoviska. Keďže Komisia sa neuspokojila s odpoveďou holandských orgánov z 8. mája 2000, rozhodla podať túto žalobu.

O žalobe

9 Na podporu svojej žaloby Komisia v podstate uvádza tri dôvody týkajúce sa podmienok, ktoré vyžaduje Holandsko na zápis lode (ďalej len „predmetná úprava zápisu lodí"). Tieto dôvody vychádzajú z nezlučiteľnosti podmienky s článkom 43 ES, podľa ktorej:

— časť akcionárov spoločnosti Spoločenstva, ktorá je vlastníkom lode musí mať štátnu príslušnosť Spoločenstva alebo EHP,

— členovia štatutárneho orgánu spoločnosti Spoločenstva, ktorá je vlastníkom lode musia mať štátnu príslušnosť Spoločenstva alebo EHP a/alebo

— fyzické osoby poverené bežným prevádzkovaním holandského podniku (ďalej len „miestni zástupcovia") komunitárneho vlastníka lode musia mať štátnu príslušnosť Spoločenstva alebo EHP.

10 Komisia navyše uvádza dva dôvody týkajúce sa podmienok, ktoré vyžaduje Holandsko od lodiarskych spoločností pri správe lodí (ďalej len „úprava správy predmetných lodí"). Tieto dôvody vychádzajú z nezlučiteľnosti podmienok s článkom 43, podľa ktorých:

— člen štatutárneho orgánu lodiarskej spoločnosti musí mať štátnu príslušnosť Spoločenstva alebo štátnu príslušnosť a

— člen štatutárneho orgánu lodiarskej spoločnosti musí mať bydlisko na území Spoločenstva alebo v EHP.

O prvých troch žalobných dôvodoch

Tvrdenia účastníkov konania

11 Podľa Komisie predmetná úprava zápisu lodí obmedzuje slobodu usadiť sa.

12 Okrem toho Komisia tvrdí, že túto úpravu treba považovať za neprimeranú vo vzťahu k zamýšľanému cieľu, a to aj v prípade, ak je opodstatnená dôvodmi všeobecného záujmu súvisiacimi s výkonom účinnej kontroly.

13 Holandská vláda tvrdí, že predmetná úprava zápisu lodí neobmedzuje slobodu usadiť sa.

14 Okrem iného holandská vláda tvrdí, že ak by aj pripustila, že táto úprava obsahuje obmedzenie slobody usadiť sa, tak je opodstatnená z dôvodov všeobecného záujmu spočívajúceho v nevyhnutnosti vykonávať účinnú kontrolu a právomoc nad loďami plávajúcimi pod holandskou štátnou vlajkou.

Posúdenie Súdnym dvorom

15 Podľa ustálenej judikatúry, článku 43 ES odporujú vnútroštátne opatrenia, ktoré sa síce uplatňujú bez diskriminácie založenej na štátnej príslušnosti, ale môžu štátnemu príslušníkovi Spoločenstva prekážať alebo sťažovať výkon slobody usadiť sa zaručenej Zmluvou (pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. marca 1993, Kraus, C-19/92, Zb. s. I-1663, bod 32).

16 Z článku 48 ES vyplýva, že sloboda usadiť sa sa nezaručuje len štátnym príslušníkom Spoločenstva, ale rovnako aj spoločnostiam založeným v súlade s právnym poriadkom členského štátu, ktorých sídlo, ústredie a hlavné miesto podnikateľskej činnosti sa nachádzajú na území Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudky z 27. septembra 1988, Daily Mail and General Trust 81/87, Zb. s. 5483; z 9. marca 1999, Centros, C-212/97, Zb. s. I-1459, bod 18, a z 5. novembra 2002, Überseering, C-208/00, Zb. s. I-9919, bod 56).

17 Slobodu usadiť sa možno napriek chýbajúcim harmonizačným opatreniam Spoločenstva obmedziť opodstatnenou vnútroštátnou právnou úpravou, ktorá je založená na dôvodoch uvedených v článku 46 ods. 1 ES alebo na naliehavých dôvodoch všeobecného záujmu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. apríla 1977, Thieffry, 71/76, Zb. s. 765, body 12 a 15, a Kraus, už citovaný, bod 32).

18 V tejto súvislosti patrí členským štátom, aby rozhodli o úrovni, na ktorej chcú zabezpečiť ochranu cieľov uvedených v článku 46 ods. 1 ES a všeobecného záujmu, ako aj o spôsobe dosiahnutia tejto úrovne. Členské štáty tak však môžu urobiť len v medziach stanovených Zmluvou a osobitne pri rešpektovaní zásady primeranosti vyžadujúcej, aby prijaté opatrenia mohli zaručiť realizáciu sledovaných cieľov a nešli

nad rámec toho, čo je nevyhnutné na ich dosiahnutie (pozri v tomto zmysle rozsudky z 20. mája 1992, Ramrath, C-106/91, Zb. s. I-3351, body 29 a 30, a Kraus, už citovaný, bod 32).

19 V danom prípade treba skonštatovať, že následkom predmetnej úpravy zápisu lodí sa obmedzila sloboda usadiť sa vlastníkov týchto lodí. Ak totiž spoločnosti vlastniace lode, ktoré chcú zapísať v Holandsku, nespĺňajú sporné podmienky na vykonanie zápisu, nemajú inú možnosť ako v dôsledku toho zmeniť štruktúru základného imania alebo zloženie svojich štatutárnych orgánov, pričom ide o úpravy, ktoré môžu spôsobiť rozsiahle a prudké zmeny v spoločnosti, ako aj vykonávanie množstva formálnych úkonov, ktoré nie sú bez finančných následkov. Rovnako musia vlastníci lodí prispôsobiť svoju zamestnávateľskú politiku tak, aby z radov miestnych zástupcov vylúčili štátnych príslušníkov tretích štátov vo vzťahu k Spoločenstvu a EHP.

20 V tomto ohľade nemožno súhlasiť s tvrdením holandskej vlády, podľa ktorej na rozdiel od podmienky štátnej príslušnosti členského štátu podmienka štátnej príslušnosti Spoločenstva alebo EHP nepredstavuje „obmedzenie" v zmysle článku 43 ES. Bez harmonizačného predpisu platného pre celé Spoločenstvo totiž môže podmienka štátnej príslušnosti Spoločenstva alebo EHP rovnako ako podmienka štátnej príslušnosti určitého členského štátu vytvárať prekážku slobode usadiť sa.

21 Také obmedzenie ako v predmetnej veci nemôže byť opodstatnené nevyhnutnosťou vykonávať účinnú kontrolu a právomoc nad loďami plávajúcimi pod holandskou vlajkou. Holandská úprava zápisu lodí nezaručuje realizáciu jej cieľov a prekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na ich dosiahnutie. Je totiž ťažko pochopiteľné, že štruktúra základného imania alebo spoločnosti vlastníkov lodí alebo štátnej

príslušnosti miestnych zástupcov môže narušiť výkon účinnej kontroly lode štátom, pod ktorého vlajkou pláva. Tieto okolnosti nie sú významné pri prijatie takých opatrení akými sú inšpekcia lode, zápis údajov o lodi, overovanie kvalifikácie a pracovných podmienok členov lodnej posádky a kontrolu a začiatok a priebeh vyšetrovania v prípade námornej nehody alebo plavebného incidentu na širom mori.

22 V tomto ohľade nemožno súhlasiť s argumentáciou holandskej vlády, ktorou chcela preukázať primeranosť uvedenej úpravy.

23 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého vláda Holandského kráľovstva bola v zmysle článku 91 ods. 1 a článku 94 ods. 1 Dohovoru z Montego Bay povinná prijať predmetnú úpravu, stačí skonštatovať, že tak ako na to generálny advokát poukázal vo svojich návrhoch v bodoch 51 až 59, uvedené ustanovenia dohovoru neobsahujú takýto záväzok pre Holandsko.

24 Čo sa týka tvrdenia, podľa ktorého Spoločenstvo samo uviedlo túto požiadavku do sekundárneho práva, treba skonštatovať, že ak by aj podmienky štátnej príslušnosti Spoločenstva alebo EHP mohli byť prijateľné v rámci harmonizovanej úpravy Spoločenstva, členské štáty ich do svojich právnych poriadkov nemôžu zaviesť jednostranne.

25 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého na zabezpečenie účinnej kontroly je potrebné zabezpečiť súčinnosť so skutočným vlastníkom (poslednou osobou, ktorá má vlastnícke právo k lodi) treba zdôrazniť, že na účely takejto kontroly stačí stanoviť, že správa lode musí byť zabezpečená z podniku umiestneného v Holandsku

prostredníctvom osoby, ktorá je oprávnená zastupovať (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. júla 1991, Factortame a i., C-221/89, Zb. s. I-3905, bod 36). Rovnako členský štát môže zasiahnuť priamo proti zástupcovi vlastníka lode.

26 Pokiaľ ide o tvrdenia, že podmienka štátnej príslušnosti výrazne zvyšuje vyhliadku na účinný výkon kontroly, treba skonštatovať, že možnosť výkonu právomoci štátu nad osobou závisí predovšetkým od praktickej dostupnosti tejto osoby a nie od jej štátnej príslušnosti. Tomuto kritériu sa vyhovie, ak sa správa lode musí zabezpečiť z podniku so sídlom v Holandsku osobou, ktorá zastupuje vlastníka lode.

27 Za týchto podmienok sú prvé tri žalobné dôvody dôvodné.

O štvrtom a piatom žalobnom dôvode

Tvrdenia účastníkov konania

28 Podľa Komisie predmetná úprava správy lodí predstavuje obmedzenie slobody usadiť sa.

29 Komisia navyše tvrdí, že túto úpravu treba považovať za neprimeranú vo vzťahu k zamýšľanému cieľu, to aj v prípade, ak je opodstatnená dôvodmi všeobecného záujmu súvisiacimi s výkonom účinnej kontroly.

30 Holandská vláda tvrdí, že predmetná úprava správy lodí neobmedzuje slobodu usadiť sa.

31 Podľa holandskej vlády je v každom prípade táto úprava, a to aj za predpokladu, že obsahuje obmedzenie slobody usadiť sa, opodstatnená z dôvodov všeobecného záujmu spočívajúcich v nevyhnutnosti vykonávať účinnú kontrolu a právomoc nad loďami plávajúcimi pod holandskou štátnou vlajkou.

Posúdenie Súdnym dvorom

32 V uvedenej veci treba skonštatovať, že následkom predmetnej úpravy správy lodí dochádza k obmedzeniu slobody usadiť sa vlastníkov uvedených lodí. Štátni príslušníci Spoločenstva, ktorí chcú podnikať vo forme lodiarskych spoločností s členom štatutárneho orgánu, ktorý je štátnym príslušníkom tretej krajiny, alebo tam má bydlisko, tak totiž nemôžu urobiť.

33 Také obmedzenie ako v predmetnej veci nemôže byť opodstatnené nevyhnutnosťou výkonu účinnej kontroly a právomoci nad loďami plávajúcimi pod holandskou vlajkou. Holandská úprava správy lodí nezaručuje realizáciu týchto cieľov a prekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na ich dosiahnutie. V skutočnosti je ťažko pochopiteľné, že štátna príslušnosť alebo bydlisko člena štatutárneho orgánu lodiarskej spoločnosti môžu narušiť výkon účinnej kontroly lode štátom, pod ktorého vlajkou pláva.

34 V tomto ohľade, pokiaľ ide o podmienku štátnej príslušnosti, z bodov 23 až 26 tohto rozsudku vyplýva, že tvrdenia holandskej vlády, ktorými chcela preukázať primeranosť uvedenej úpravy, sa musia zamietnuť.

35 Čo sa týka podmienky bydliska, s argumentáciou holandskej vlády nemožno súhlasiť.

36 Pokiaľ ide o tvrdenia, že podmienka bydliska výrazne zvyšuje vyhliadku na účinný výkon kontroly, treba skonštatovať, že možnosť výkonu právomoci štátu nad osobou závisí predovšetkým od praktickej dostupnosti tejto osoby a nie od jej bydliska. Tomuto kritériu sa vyhovie, ak sa správa lode musí zabezpečiť z podniku so sídlom v Holandsku osobou, ktorá zastupuje vlastníka lode.

37 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého vzhľadom na zemepisnú situácia Holandska, fyzická osoba, ktorá má bydlisko mimo Spoločenstva alebo zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore, nemôže riadne zabezpečiť každodennú správu, ktorá prináleží členovi štatutárneho orgánu lodiarskej spoločnosti, treba ešte raz pripomenúť, že možnosť štátu vykonávať právomoc nad osobou závisí predovšetkým od praktickej dostupnosti tejto osoby a nie od jej bydliska. V tomto kontexte stačí vyžadovať, aby sa správa lode zabezpečila podnikom nachádzajúceho sa v Holandsku prostredníctvom osoby, ktorá zastupuje vlastníka lode.

38 V tomto kontexte je štvrtý a piaty dôvod dôvodný.

39 Vzhľadom na vyššie uvedené treba skonštatovať, že Holandské kráľovstvo si tým, že prijalo a vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku ponechalo v platnosti článok 311 Wetboek van Koophandel a článok 8:169 Burgerlijk Wetboek, ktoré stanovujú podmienky týkajúce sa:

— štátnej príslušnosti akcionárov spoločností, ktoré sú vlastníkom námorných lodí a žiadajú o ich zápis v Holandsku,

— štátnej príslušnosti členov štatutárnych orgánov spoločností, ktoré sú vlastníkom námorných lodí a žiadajú o ich zápis v Holandsku,

— štátnej príslušnosti fyzických osôb poverených bežným prevádzkovaním podniku, z ktorého sa vykonáva v Holandsku činnosť námornej dopravy, ktorá sa vyžaduje na zápis lode do holandského registra,

— štátnej príslušnosti členov štatutárnych orgánov lodiarskych spoločností námorných lodí zapísaných v Holandsku a

— bydliska členov štatutárnych orgánov lodiarskych spoločnosti námorných lodí zapísaných v Holandsku,

nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 43 ES a 48 ES.

O trovách

40 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže Komisia navrhla zaviazať Holandské kráľovstvo na náhradu trov konania a toto nemalo úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ho na náhradu trov konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol a vyhlásil:

1) **Holandské kráľovstvo si tým, že prijalo a vo svojom vnútroštátnom právnom poriadku zachovalo v platnosti článok 311 Wetboek van Koophandel a článok 8:169 Burgerlijk Wetboek, ktoré stanovujú podmienky týkajúce sa:**

— **štátnej príslušnosti akcionárov spoločností, ktoré sú vlastníkom námorných lodí a žiadajú o ich zápis v Holandsku,**

— **štátnej príslušnosti členov štatutárnych orgánov spoločností, ktoré sú vlastníkom námorných lodí a žiadajú o ich zápis v Holandsku,**

— **štátnej príslušnosti fyzických osôb poverených bežným prevádzkovaním podniku, z ktorého sa vykonáva v Holandsku činnosť námornej dopravy, ktorá sa vyžaduje na zápis lode do holandského registra,**

— **štátnej príslušnosti členov štatutárnych orgánov lodiarskych spoločností námorných lodí zapísaných v Holandsku a**

— **bydliska členov štatutárnych orgánov lodiarskych spoločnosti námorných lodí zapísaných v Holandsku,**

— **nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 43 ES a 48 ES.**

2) **Holandské kráľovstvo je povinné nahradiť trovy konania.**

Podpisy