ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

11. ledna 2007 *

Ve věci C-251/04,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 226 ES, podaná dne 14. června 2004,

Komise Evropských společenství, zastoupená G. Zavvosem a K. Simonssonem, jako zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Řecké republice, zastoupené A. Samoni a S. Chala, jako zmocněnkyněmi, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalované,

* Jednací jazyk: řečtina.

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení C. W. A. Timmermans, předseda senátu, R. Schintgen, P. Kūris, J. Klučka (zpravodaj) a L. Bay Larsen, soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: L. Hewlett, vrchní rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 11. května 2006,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 14. září 2006,

vydává tento

Rozsudek

1 Svou žalobou se Komise Evropských společenství domáhá, aby Soudní dvůr určil, že Řecká republika tím, že umožnila pouze lodím plujícím pod řeckou vlajkou poskytovat služby vlečení na volném moři, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají na základě článku 1 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, s. 7; Zvl. vyd. 06/02, s. 10).

Právní rámec

Právní úprava Společenství

Nařízení č. 3577/92

2 Třetí a čtvrtý bod odůvodnění nařízení č. 3577/92 zní takto:

„[...] zrušení omezení v poskytování služeb námořní dopravy v členských státech je nezbytné pro vytvoření vnitřního trhu; [...] vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

[...] volný pohyb služeb by se měl vztahovat na námořní dopravu v členských státech."

3 V souladu s článkem 1 nařízení č. 3577/92 volný pohyb služeb v námořní dopravě uvnitř členského státu platí od 1. ledna 1993 „pro všechny majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě a plující pod vlajkou tohoto členského státu, pokud tyto lodě vyhovují všem podmínkám pro provoz kabotáže v daném členském státě".

4 Článek 2 bod 1 uvedeného nařízení definuje „služby námořní dopravy uvnitř členského státu (námořní kabotáž)“ jako „služby běžně poskytované za úhradu, zahrnující zejména:

a) ‚pevninskou kabotáž‘: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi přístavy na pevnině nebo hlavním území téhož členského státu bez zastávek v ostrovních přístavech;

b) ‚služby pobřežního zásobování‘: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi jakýmkoli přístavem členského státu a zařízeními nebo konstrukcemi umístěnými na kontinentálním šelfu daného členského státu;

c) ‚ostrovní kabotáž‘: přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi:

— přístavy na pevnině a na jednom nebo více ostrovech téhož členského státu,

— přístavy na ostrovech téhož členského státu.“

Nařízení č. 4055/86

5 Podle čl. 1 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 174):

„[...] se službami námořní dopravy mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi, pokud jsou obvykle prováděny za úplatu, rozumějí:

a) služby námořní přepravy uvnitř Společenství:

přeprava osob nebo zboží po moři mezi kterýmkoliv přístavem členského státu a kterýmkoli přístavem nebo platformou mimo pobřeží jiného členského státu;

b) doprava s třetími zeměmi:

přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi přístavy členského státu a přístavy nebo platformami mimo pobřeží třetí země."

Vnitrostátní právní úprava

6 Článek 11 odst. 1 písm. b) aa) a bb) nařízení s mocí zákona č. 187/73 obsahujícího kodex veřejného námořního práva (dále jen „KVNP") vyhrazuje operace vlečení jakékoliv povahy specifikované v článku 188 KVNP, jakož i pomoc na moři a operace námořní záchrany definované v článku 189 uvedeného kodexu lodím plujícím pod řeckou vlajkou, jsou-li prováděny ve výsostných vodách a mezi výsostnými vodami tohoto členského státu.

7 V souladu s čl. 188 odst. 2 KVNP přístavní orgán přijímá přístavní nařízení stanovící podmínky vydání povolení pro přístavní remorkér, právní úpravu vlečení, případy povinného vlečení, práva na vlečení v přístavních vodách a na kotvení, jakož i veškeré další nezbytné prováděcí podmínky. Podle odstavce 3 téhož článku se prezidentským nařízením určuje rozsah práva na vlečení, uskutečnění operací vlečení příležitostně nebo v případě nouze jinými loděmi, příslušná práva pro remorkéry nebo další lodě plující pod cizí vlajkou, jakož i veškeré související prováděcí podmínky.

8 Tato oprávnění byla provedena zejména čl. 1 odst. 1 prezidentského nařízení č. 45/83 o vlečení lodí, který upřesňuje, že „vlečení mezi dvěma body nacházejícími se v řeckých výsostných vodách, prováděné jako podnikatelská činnost, jakož i poskytování všech služeb přímo souvisejících s touto operací jsou vyhrazeny

řeckým lodím schváleným jako remorkéry podle platných právních předpisů, které mají k tomuto účelu povolení vydané příslušným přístavním orgánem [...]", jakož i čl. 4 odst. 2 písm. b) obecného nařízení o přístavech, přijatým ředitelem řecké přístavní policie, který stanoví, že majitel lodi, který je žadatelem o takové povolení, musí přístavnímu orgánu poskytnout osvědčení o státní příslušnosti.

9 Na základě článku 3 prezidentského nařízení č. 45/83 jsou remorkéry nebo jiné lodě plující pod cizí vlajkou oprávněny:

„a) přistát v každém řeckém přístavu nebo v kterémkoliv bodě na řeckém pobřeží, vlečou-li loď, pomocné plavidlo nebo jakýkoliv jiný plovoucí objekt, jehož vlečení započalo v cizím přístavu nebo na kterémkoliv místě na pobřeží cizího státu nebo na volném moři,

b) ujmout se vlečení lodi nebo jiného plovoucího objektu z každého řeckého přístavu nebo kteréhokoliv místa na řeckém pobřeží s určením v cizím přístavu nebo v kterémkoliv bodě na pobřeží cizího státu nebo na volném moři,

c) proplouvat řeckými výsostnými vodami, když po připlutí z cizího přístavu nebo kteréhokoliv bodu na pobřeží cizího státu nebo z volného moře vlečou loď, pomocné plavidlo nebo jakýkoliv jiný plovoucí objekt a směřují do cizího přístavu nebo ke kterémukoliv bodu na pobřeží cizího státu nebo na volné moře [...]."

Postup před zahájením soudního řízení

10 Usuzujíc, že Řecká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají na základě článku 1 nařízení č. 3577/92, Komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti stanovené v článku 226 ES.

11 Komise poté, co Řecké republice umožnila podat její vyjádření, vydala dne 27. července 2002 odůvodněné stanovisko, kterým tento členský stát vyzvala k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby vyhověl tomuto stanovisku ve lhůtě dvou měsíců od jeho oznámení.

12 Řecká vláda odpověděla na uvedené odůvodněné stanovisko dopisem ze dne 13. listopadu 2002. Majíc za to, že tato odpověď nebyla uspokojivá, Komise se rozhodla podat projednávanou žalobu.

K žalobě

Argumentace účastníků řízení

13 Ve svých vyjádřeních podaných Soudnímu dvoru se účastníci řízení zaměřují zejména na tři body, a sice na taxativnost výčtu nacházejícího se v čl. 2 bodu 1 nařízení č. 3577/92, či nikoliv, na právní povahu vlečení v řeckém právu a na

vhodnost rozlišování mezi vlečením v přístavní oblasti a mimo tuto oblast pro účely určení působnosti uvedeného nařízení.

14 Zaprvé, ačkoliv Komise připouští, že služba vlečení není výslovně uvedena v čl. 2 bodě 1 nařízení č. 3577/92 jako „služba námořní dopravy", má za to, že výčet uvedený v tomto ustanovení je pouze indikativní, jelikož je uveden výrazem „zejména". V důsledku toho musejí být jako „námořní kabotáž" definovány všechny služby námořní dopravy běžně poskytované za úhradu. Vlečení přitom odpovídá všem prvkům této definice.

15 Řecká vláda naopak tvrdí, že výraz „zejména" [„ειδικότερα" v řeckém znění], použitý v čl. 2 bodě 1 nařízení č. 3577/92, musí být chápán jako „konkrétněji" v tom smyslu, že uvádí taxativní výčet.

16 Krom toho pojem „služby námořní dopravy" je výslovně definován v čl. 1 odst. 4 nařízení č. 4055/86.

17 Podle řecké vlády je definice tohoto pojmu v dotčených nařízeních č. 3577/92 a 4055/86 totožná. Kromě prvků již zmíněných Komisí obsahuje předmět přepravy, a sice přemístění cestujících nebo zboží, a je v obou případech taxativní. Táž vláda doplňuje, že služby pomoci na moři nemohou představovat klasickou dopravu a že lodě, které měly poruchu nebo nehodu, nemohou být ani považovány za zboží, které musí být přepraveno.

18 Komise odpovídá, že ačkoliv podle ní definice „služeb námořní dopravy" nacházející se v čl. 1 odst. 4 nařízení č. 4055/86 zahrnuje rovněž vlečení, uvedená definice se každopádně nepoužije na projednávaný případ z důvodu, že toto posledně uvedené nařízení upravuje pouze služby mezinárodní námořní dopravy.

19 Zadruhé Komise uplatňuje, že z článku 3 prezidentského nařízení č. 45/83 vyplývá, že vlečení není vždy v řeckém právu považováno za pomocnou službu námořní kabotáže vzhledem k tomu, že podobnost mezi službami námořní dopravy a případy vlečení, které upravuje, vedla řecké orgány k tomu, že odchylně od článku 1 uvedeného nařízení povolily, byť za přísných podmínek, uskutečnění těchto posledně uvedených operací remorkéry plujícími pod cizí vlajkou.

20 V odpověď řecká vláda uplatňuje, že vlečení a pomoc na moři představují v řeckém právu pomocné služby, které přispívají výlučně k dobrému fungování služeb námořní dopravy. Pouhá skutečnost přemístění vlečené lodě nebo plovoucí konstrukce bez vlastního pohonu nestačí k tomu, aby to tuto službu zbavilo jejího pomocného charakteru nebo aby jí přiznalo statut námořní dopravy. Vlečení tudíž

nepatří do působnosti nařízení č. 3577/92 z důvodu nedostatku přímého vztahu mezi tím, co je přepravováno, a remorkérem. Krom toho Komise tím, že usuzuje, že článek 3 prezidentského nařízení č. 45/83 je výjimkou z článku 1 tohoto nařízení, špatně vyložila příslušné působnosti těchto dvou článků. Řecká vláda v tomto ohledu upřesňuje, že článek 1 uvedeného nařízení upravuje vlečení mezi dvěma body nacházejícími se v řeckých výsostných vodách prováděné jako podnikání, zatímco působnost článku 3 téhož nařízení se omezuje na situace obsahující cizí prvek.

21 Zatřetí má Komise za to, že řecké orgány nečiní rozdíl mezi službami vlečení poskytovanými v přístavní oblasti a službami poskytovanými mimo přístav na rozdíl od toho, co se objevilo v nedávných návrzích směrnice Komise týkající se přístupu na trh přístavních služeb. Jelikož posledně uvedené služby nemají vztah ke kabotáži mimo přístavní oblast, na projednávaný případ se tedy použije nařízení č. 3577/92.

22 Řecká vláda má za to, že není namístě podřídit služby vlečení různým právním režimům podle toho, zda jsou prováděny v přístavní oblasti, nebo mimo ni. Rozlišení učiněné v závislosti na místě poskytování této služby je totiž svévolné, postrádá veškerý právní základ a je takové povahy, která vytváří právní nejistotu při použití nařízení č. 3577/92.

Závěry Soudního dvora

23 Úvodem je namístě připomenout, že na základě čl. 51 odst. 1 ES volný pohyb služeb v oblasti dopravy je upraven ustanoveními hlavy Smlouvy o ES o dopravě, mezi něž patří čl. 80 odst. 2 ES, který Radě umožňuje stanovit vhodná ustanovení pro námořní dopravu.

24 Na základě tohoto posledně uvedeného ustanovení Rada přijala nařízení č. 3577/92, které směřuje k provedení volného pohybu služeb pro námořní kabotáž za podmínek a s výhradou výjimek, které stanoví.

25 Za tímto účelem článek 1 tohoto nařízení stanoví zásadu volného pohybu služeb pro námořní kabotáž v Evropském společenství. Takto byly na námořní kabotáž rozšířeny podmínky použití zásady volného pohybu služeb zakotvené zejména v článku 49 ES (viz rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, Recueil, s. I-1271, bod 20).

26 Ze znění čl. 51 odst. 1 ES a čl. 80 odst. 2 ES ve vzájemném spojení naproti tomu vyplývá, že služby patřící do odvětví námořní dopravy, které ale nespadají do působnosti nařízení č. 3577/92 nebo jiných norem přijatých na základě čl. 80 odst. 2 ES, se nadále řídí právními předpisy členských států při respektování článku 54 ES a dalších obecných ustanovení Smlouvy (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 4. dubna 1974, Komise v. Francie, 167/73, Recueil, s. 359, bod 32).

27 V projednávaném případě vzhledem k tomu, že Komise svou žalobu založila pouze na žalobním důvodu vycházejícím z porušení článku 1 nařízení č. 3577/92, je třeba pouze přezkoumat, zda služby vlečení na volném moři, které patří do rámce námořní dopravy ve smyslu čl. 80 odst. 2 ES, spadají do působnosti uvedeného nařízení a představují „služby námořní dopravy uvnitř členského státu (námořní kabotáž)", jak jsou definovány v čl. 2 bodě 1 tohoto nařízení. Soudnímu dvoru totiž

nepřísluší rozhodnout nad rámec žalobních důvodů uvedených v návrhových žádáních v žalobě Komise podané na základě článku 226 (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 15. června 2006, Komise v. Francie, C-255/04, Sb. rozh. s. I-5251, bod 24 a uvedená judikatura).

28 V tomto ohledu je nutno konstatovat, že čl. 2 bod 1 nařízení č. 3577/92 výslovně nezmiňuje vlečení. Jelikož je nicméně výčet „služeb námořní kabotáže" ve smyslu tohoto článku uveden výrazem „zejména", nelze jej *a priori* považovat za taxativní.

29 Bez ohledu na netaxativní povahu výčtu uvedeného v čl. 2 bodě 1 nařízení č. 3577/92 z celkového výkladu tohoto ustanovení vyplývá, že do jeho působnosti spadají služby, které jsou jednak běžně poskytované za úhradu, a jednak jejich předmětem je, jak to dokládají základní vlastnosti příkladů námořní kabotáže uvedených v tomto článku, přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi dvěma místy nacházejícími se na pevnině pouze jednoho členského státu.

30 Tento výklad je potvrzen, jak právem tvrdí řecká vláda, zněním čl. 1 odst. 4 nařízení č. 4055/86, podle něhož službami námořní dopravy jsou služby prováděné za úhradu, jejichž cílem je přeprava cestujících nebo zboží po moři mezi přístavem členského státu a přístavem nebo platformou mimo pobřeží jiného členského státu nebo třetí země.

31 Jak přitom uvedla již generální advokátka v bodech 45 až 47 svého stanoviska, povaha a vlastnosti vlečení se liší od povahy a vlastností kabotáže, jak jsou definovány v čl. 2 bodě 1 nařízení č. 3577/92. Ačkoliv je totiž vlečení službou běžně

prováděnou za úhradu, nesestává v zásadě z přímé přepravy cestujících nebo zboží po moři. Sestává spíše z pomoci s přemístěním lodě, vrtného přístroje, platformy nebo bóje. Remorkér, který poskytuje pomoc lodi s manévrováním, dodatečným pohonem nebo nahrazením jejích strojů v případě poruchy, poskytuje pomoc této lodi, která přepravuje cestující nebo zboží, ale není sám o sobě dopravní lodí.

32 Za těchto podmínek by bylo v rozporu nejen s účelem nařízení č. 3577/92, ale rovněž s právní jistotou, pokud jde o samotný dosah tohoto nařízení, vyvozovat z výrazu „zejména" uvedeného v čl. 2 bodě 1 uvedeného nařízení, že může rozšířit působnost tohoto ustanovení na každou související, doplňkovou nebo pomocnou službu ve vztahu k poskytování služeb námořní dopravy v členských státech, ať vykazuje, či nikoliv zásadní vlastnosti námořní kabotáže, které zde jsou výslovně definovány.

33 Z toho vyplývá, že vlečení nemůže být posouzeno tak, že spadá do působnosti čl. 2 bodu 1 nařízení č. 3577/92.

34 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je namístě žalobu zamítnout.

K nákladům řízení

35 Podle čl. 69 odst. 2 jednacího řádu se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že Řecká republika požadovala náhradu nákladů řízení a Komise neměla ve věci úspěch, je namístě posledně uvedené uložit náhradu nákladů řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (druhý senát) rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Komisi Evropských společenství se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy.