A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2007. január 11.*

A C-251/04. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2004. június 14-én

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: G. Zavvos és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Görög Köztársaság** (képviselik: A. Samoni és S. Chala, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

* Az eljárás nyelve: görög.

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: C. W. A. Timmermans tanácselnök, R. Schintgen, P. Kūris, J. Klučka (előadó) és L. Bay Larsen bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2006. május 11-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2006. szeptember 14-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Keresetlevelével az Európai Közösségek Bizottsága annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy a Görög Köztársaság – mivel csak a görög lobogó alatt közlekedő hajóknak engedi meg a nyílt tengeri vontatási szolgáltatások nyújtását – nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.) 1. cikkéből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

A 3577/92 rendelet

2 A 3577/92 rendelet harmadik és negyedik preambulumbekezdésének szövege a következő:

„[...] a belső piac létrehozásához szükséges a tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos korlátozások megszüntetése; [...] a belső piac olyan területen jön létre, ahol biztosított az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása;

[...] ennek érdekében a szolgáltatások szabad mozgását alkalmazzák a tengeri fuvarozási szolgáltatásokra a tagállamokon belül."

3 A 3577/92 rendelet 1. cikkének megfelelően 1993. január 1-jétől a tagállamon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatások szabad mozgása érvényes „azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik."

4 Az említett rendelet 2. cikkének 1. pontja az „egy tagállamon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatások[at] (tengeri kabotázs) olyan szolgáltatások[ként]" határozza meg, „amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják:

a) kontinentális kabotázs: tengeri személyszállítás vagy árufuvarozás a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül;

b) part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások: tengeri személyszállítás vagy árufuvarozás egy tagállam bármely kikötője vagy a szóban forgó tagállam kontinentális talapzatán fekvő bármely létesítménye vagy építménye között;

c) szigetközi kabotázs: tengeri személyszállítás vagy árufuvarozás:

– egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,

– egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között."

A 4055/86 rendelet

5 A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 174. o.) 1. cikkének (4) bekezdése értelmében:

„[...] a következők minősülnek »a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállítási szolgáltatásoknak«, amelyeket általában díjazás ellenében nyújtanak:

a) Közösségen belüli hajózási szolgáltatások:

tengeri személy- vagy áruszállítás egy tagállam kikötői és egy harmadik ország kikötői vagy tengeri létesítményei között;

b) harmadik országgal lebonyolított forgalom:

tengeri személy- vagy áruszállítás egy tagállam kikötői és egy harmadik ország kikötői vagy tengeri létesítményei között."

A nemzeti szabályozás

6 A tengerjogi kódexről szóló, 187/73. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: CDMP) 11. cikke (1) bekezdése b) pontjának aa) és bb) alpontja a CDMP 188. cikkében részletezett, bármilyen jellegű vontatási műveletet, valamint az említett kódex 189. cikkében meghatározott tengeren való segítségnyújtást és tengeri mentőakciókat a görög lobogó alatt közlekedő hajók számára tartja fenn, ha azokat e tagállam felségvizein vagy azok között végzik.

7 A CDMP 188. cikke (2) bekezdésének megfelelően a kikötői hatóság a kikötői vontatóhajó engedély kiadásának feltételeit, a vontatási szabályzatot, a kötelező vontatás eseteit, a kikötői vizeken és horgonyzóhelyeken való vontatási jogokat valamint egyéb szükséges részletszabályokat megállapító kikötő rendeletet fogad el. Ugyanezen cikk (3) bekezdése szerint a vontatási jog körét, a vontatási műveletek alkalmanként vagy sürgős esetekben más hajók általi végrehajtását és a külföldi lobogó alatt közlekedő vontatóhajókat vagy más hajókat megillető jogokat, valamint minden kapcsolódó részletszabályt elnöki rendelet állapít meg.

8 E felhatalmazások többek között a hajóvontatásról szóló, 45/83. sz. elnöki rendelet 1. cikkének (1) bekezdésével kerültek végrehajtásra, amely pontosítja, hogy „a görög felségvizeken található két hely közötti hivatásszerűen végzett vontatás, valamint az e művelettel közvetlenül összefüggő minden szolgáltatás nyújtása a hatályban levő

szabályozás szerint vontatóhajóként lajstromozott olyan görög vontatóhajók számára van fenntartva, amelyek az [...] illetékes kikötőhatóság által e célra kiadott engedélyekkel rendelkeznek", valamint a görög kikötői rendőrség vezetője által hozott általános kikötőszabályzat 4. cikke (2) bekezdésének b) pontja, amely előírja, hogy az ilyen engedélyt kérelmező hajótulajdonosnak át kell adnia a kikötőhatóság számára az állampolgárságát igazoló okiratot.

9 A 45/83. sz. elnöki rendelet 3. cikke alapján a külföldi lobogó alatt közlekedő vontatóhajók vagy más hajók jogosultak:

„a) kikötni bármely görög kikötőben vagy a görög partok bármely pontján, ha hajót, segédcsónakot vagy egyéb olyan úszó tárgyat vontatnak, amelynek a vontatása külföldi kikötőben vagy másik állam valamely part menti helyén vagy a nyílt tengeren kezdődött,

b) elvállalni bármely görög kikötőtől vagy a görög partok bármely pontjától kezdve olyan hajó vagy egyéb úszó tárgy vontatását, amelynek rendeltetési helye valamely külföldi kikötő vagy másik állam valamely part menti helye, illetve a nyílt tenger,

c) áthaladni a görög felségvizeken, ha valamely külföldi kikötőből vagy másik állam valamely part menti helyéről, illetve a nyílt tengerről érkezve hajót, segédcsónakot vagy egyéb úszó tárgyat vontatnak, és külföldi kikötő vagy másik állam valamely part menti helye, illetve a nyílt tenger felé haladnak [...]".

A pert megelőző eljárás

10 A Bizottság, mivel úgy vélte, hogy a Görög Köztársaság nem teljesítette a 3577/92 rendelet 1. cikkéből eredő kötelezettségeit, megindította az EK 226. cikk szerinti kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárást.

11 A Bizottság – miután felszólította a Görög Köztársaságot, hogy terjessze elő észrevételeit – 2002. július 27-én indokolással ellátott véleményt adott ki, amelyben felhívta e tagállamot arra, hogy a kézbesítéstől számított két hónapos határidőn belül tegye meg a véleményben foglaltaknak való megfeleléshez szükséges intézkedéseket.

12 A görög kormány a 2002. november 13-i levélben válaszolt az említett indokolással ellátott véleményre. A Bizottság – mivel nem tartotta kielégítőnek a választ – úgy határozott, hogy benyújtja a jelen keresetet.

A keresetről

A felek érvei

13 A felek a Bíróság előtt előterjesztett észrevételeikben elsősorban három kérdésre összpontosítanak, azaz a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontjában szereplő felsorolás kimerítő vagy nem kimerítő jellegére, a vontatás görög jog szerinti jogi

jellegére valamint az említett rendelet hatályának megállapítása céljából a kikötőterületen és az azon kívüli vontatás közötti különbségtételnek a lehetőségére.

14 Először is, habár a Bizottság elismeri, hogy a vontatási szolgáltatás nem szerepel kifejezetten mint „tengeri fuvarozási szolgáltatás" a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontjában, úgy véli, hogy az e rendelkezésben szereplő felsorolás csak jelzésértékű, mivel a „különösen" kifejezés vezeti be. Következésképpen „tengeri kabotázs[nak]" kellene minősülnie minden olyan tengeri fuvarozási szolgáltatásnak, amelyet rendszerint díjazás fejében végeznek. A vontatás pedig e meghatározás minden elemének megfelel.

15 A görög kormány viszont azt állítja, hogy a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontjában használt „különösen" kifejezést [„ειδικότερα" a görög változatban] úgy kell érteni, hogy „közelebbről", abban az értelemben, hogy kimerítő jellegű felsorolást vezet be.

16 Ráadásul a „tengeri fuvarozási szolgáltatás[t]" kifejezetten meghatározza a 4055/86 rendelet 1. cikkének (4) bekezdése.

17 A görög kormány szerint e fogalom meghatározása egyforma a szóban forgó 3577/92 és 4055/86 rendeletben. A Bizottság által már említett elemeken kívül magában foglalja a fuvarozás tárgyát, vagyis a személy- vagy áruszállítást, és e két esetben a fogalom kimerítő jellegű. Ugyanez a kormány hozzáteszi, hogy a tengeren való segítségnyújtási szolgáltatás nem minősül hagyományos fuvarozásnak, és hogy a kárt szenvedett hajók sem tekinthetők fuvarozandó áruknak.

18 A Bizottság úgy válaszol, hogy bár a 4055/86 rendelet 1. cikkének (4) bekezdésében szereplő, „tengeri fuvarozási szolgáltatások" meghatározása szerinte a vontatást is magában foglalja, az említett meghatározás semmiképpen nem alkalmazható a jelen esetre azon okból, hogy az utóbbi rendelet csak a nemzetközi tengeri fuvarozási szolgáltatásokat szabályozza.

19 Másodszor, a Bizottság úgy érvel, hogy a 45/83. sz. elnöki rendelet 3. cikkéből következik, hogy a vontatás a görög jogban nem mindig minősül a tengeri kabotázst kiegészítő szolgáltatásnak, mivelhogy a tengeri fuvarozási szolgáltatások és a rendelet által előírt vontatási esetek közötti hasonlóság arra vezették a görög hatóságokat, hogy ugyan nagyon szigorú feltételek mellett, eltérve az említett rendelet 1. cikkétől engedélyezzék ez utóbbi műveleteknek a külföldi lobogó alatt közlekedő vontatóhajók általi végzését.

20 Válaszul a görög kormány azzal érvel, hogy a vontatás és a tengeren való segítségnyújtás a görög jogban kiegészítő szolgáltatásoknak minősülnek, amelyek kizárólag a tengeri fuvarozási szolgáltatások helyes lefolytatásához járulnak hozzá. A vontatott hajó vagy a saját hajtóművel nem rendelkező úszó létesítmény mozgatásának ténye önmagában nem elég ahhoz, hogy e szolgáltatást megfosszák

a kiegészítő jellegétől, vagy hogy az tengeri fuvarozásnak minősüljön. A vontatás tehát a szállított és a vontatóhajó közötti közvetlen kapcsolat hiányában nem tartozik a 3577/92 rendelet hatálya alá. Egyebekben, amikor úgy értelmezte, hogy a 45/83. sz. elnöki rendelet 3. cikke kivételt képez annak 1. cikke alól, a Bizottság rosszul értelmezte az e két cikk alkalmazási körét. A görög kormány e tekintetben pontosítja, hogy az említett rendelet 1. cikke a görög felségvizeken található két hely közötti hivatásszerűen végzett vontatást szabályozza, az e rendelet 3. cikkének alkalmazási köre pedig a külföldi elemet tartalmazó helyzetekre korlátozódik.

21 Harmadszor, a Bizottság úgy véli, hogy a görög hatóságok nem tesznek különbséget a kikötőterületen belül és a kikötőn kívül nyújtott vontatási szolgáltatások között, ellentétben azzal, ami a kikötői szolgáltatások piacára jutásról szóló legutóbbi bizottsági irányelvjavaslatokban megjelent. Mivel utóbbiak nem állnak összefüggésben a kikötőterületen kívüli kabotázzsal, ezért a 3577/92 alkalmazandó a jelen esetben.

22 A görög kormány úgy véli, hogy a vontatási szolgáltatásokat nem kell külön jogi szabályozás alá rendelni aszerint, hogy a kikötőterületen vagy azon kívül végzik azokat. Az e szolgáltatás nyújtásának helye szerinti különbségtétel ugyanis önkényes, minden jogalapot nélkülöző lenne, amely jogi bizonytalanságot teremtene a 3577/92 rendelet alkalmazását illetően.

A Bíróság álláspontja

23 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EK 51. cikk (1) bekezdése alapján a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára az EK-Szerződés közlekedésre vonatkozó címének rendelkezései az irányadók, amelyek között szerepel az EK 80. cikk (2) bekezdése is, amely lehetővé teszi, hogy az Európai Unió Tanácsa a tengeri közlekedésre vonatkozóan megfelelő rendelkezéseket hozzon.

24 Ez utóbbi rendelkezés alapján fogadta el a Tanács a 3577/92 rendeletet, amely a szolgáltatásnyújtás szabadságának a tengeri kabotázsra való alkalmazására vonatkozik, az e rendelet által előírt feltételek szerint és kivételekkel.

25 E célból a rendelet 1. cikke megfogalmazza az Európai Közösségen belüli tengerikabotázs-szolgáltatás nyújtása szabadságának elvét. Így a többek között az EK 49. cikkben megfogalmazott szolgáltatásnyújtás szabadsága elv alkalmazási feltételei kiterjednek a tengerikabotázs-szolgáltatásra (lásd a C-205/99. sz., Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-1271. o.] 20. pontját).

26 Az EK 51. cikk (1) bekezdésének és az EK 80. cikk (2) bekezdésének együttes olvasatából viszont az következik, hogy a tengeri közlekedési ágazatba tartozó azon szolgáltatásokat, amelyekre azonban nem terjed ki a 3577/92 rendelet vagy az EK 80. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott jogszabályok hatálya, továbbra is a tagállami jogszabályok szabályozzák, az EK 54. cikk és a Szerződés egyéb általános rendelkezéseinek tiszteletben tartásával (lásd ebben az értelemben a 167/73. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1974. április 4-én hozott ítélet [EBHT 1974., 359. o.] 32. pontját).

27 A jelen esetben, mivel a Bizottság csak a 3577/92 rendelet 1. cikkének megsértésére vonatkozó kifogásra alapozta a keresetét, csak azt kell megvizsgálni, hogy a EK 80. cikk (2) bekezdése szerinti tengeri közlekedés keretébe illeszkedő nyílt tengeri vontatási szolgáltatások az említett rendelet hatálya alá tartoznak-e, és az e rendelet 2. cikkének 1. pontjában meghatározott „egy tagállamon belül[i] tengeri fuvarozási szolgáltatások[nak] (tengeri kabotázs)" minősülnek-e. A Bíróságnak ugyanis nem

feladata a Bizottságnak az EK 226. cikk alapján benyújtott keresetlevelében megjelölt kifogásokon túlterjeszkedve határozni (lásd ebben az értelemben a C-255/04. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2006. június 15-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-5251. o.] 24. pontját, és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

28 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontja nem vonatkozik kifejezetten a vontatásra. Mivel azonban az e cikk szerinti „tengeri fuvarozási szolgáltatások" felsorolását a „különösen" kifejezés vezeti be, azt nem lehet *a priori* kimerítő jellegűnek tekinteni.

29 A 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontjában adott felsorolás nem kimerítő jellege ellenére az egészében véve értelmezett rendelkezésből az következik, hogy azon szolgáltatások tartoznak a hatálya alá, amelyeket egyrészt rendszerint díjazás fejében végeznek, másrészt pedig – amint az e cikkben szereplő tengeri kabotázsra vonatkozó példák lényeges jellemzői mutatják – céljuk utasoknak vagy áruknak valamely tagállam területén lévő két hely közötti tengeri szállítása.

30 Ezen értelmezést megerősíti – amint azt a görög kormány jogosan állítja – a 4055/86 rendelet 1. cikkének (4) bekezdése, amely szerint tengeri szállítási szolgáltatásoknak minősülnek a valamely tagállam kikötője és valamely másik tagállam vagy harmadik ország kikötője vagy tengeri létesítménye között tengeri személy- vagy áruszállítás céljából visszterhesen nyújtott szolgáltatások.

31 Amint azt a főtanácsnok indítványa 45–47. pontjában megállapította, a vontatás természete és jellemzői különböznek a kabotázsnak a 3577/92 rendelet 2. cikke 1. pontjában meghatározott jellemzőitől. Ugyanis, bár a vontatás rendszerint díjazás

ellenében nyújtott szolgáltatás, elvileg nem közvetlen tengeri személy- vagy áruszállításból áll. A lényege inkább valamely hajó, fúróeszköz, platform vagy bója szállításához való segítségnyújtás. Az olyan vontatóhajó, amely segítséget nyújt valamely hajónak a kormányzásban, póthajtás biztosításával vagy a motor helyettesítésével üzemzavar esetén, segíti az utasokat vagy árukat szállító hajót, de ő maga nem szállítóhajó.

32 Ilyen körülmények között a 3577/92 rendelet 2. cikkének 1. pontjában szereplő „különösen" kifejezésből arra következtetni, hogy e rendelkezés hatálya kiterjeszthető a tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatások nyújtásával összefüggő, járulékos vagy azt kiegészítő bármely szolgáltatásra, akár rendelkezik a tengeri kabotázs ott kifejezetten meghatározott lényeges jellemzőivel, akár nem, nemcsak a 3577/92 rendelet céljával, hanem az említett rendelet hatályát illetően a jogbiztonsággal is ellentétes lenne.

33 Ebből következik, hogy a vontatás nem tartozik a 3577/92 rendelet 2. cikke 1. pontjának hatálya alá.

34 Figyelembe véve az előző megállapítások összességét, a keresetet el kell utasítani.

A költségekről

35 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. A Görög Köztársaságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) A keresetet elutasítja.

2) Az Európai Közösségek Bizottságát kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások