ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)

z 11. januára 2007 *

Vo veci C-251/04,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 14. júna 2004,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: G. Zavvos a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Helénskej republike, v zastúpení: A. Samoni a S. Chala, splnomocnené zástupkyne, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanej,

* Jazyk konania: gréčtina.

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory C. W. A. Timmermans, sudcovia R. Schintgen, P. Kūris, J. Klučka (spravodajca) a L. Bay Larsen,

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: L. Hewlett, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 11. mája 2006,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 14. septembra 2006,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Komisia Európskych spoločenstiev sa svojou žalobou domáha, aby Súdny dvor určil, že Helénska republika si tým, že poskytovanie služieb vlečenia na otvorenom mori povoľuje len plavidlám plávajúcim pod gréckou vlajkou, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 1 nariadenia Rady EHS č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, s. 7; Mim. vyd. 06/002, s. 10).

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

Nariadenie č. 3577/92

2 Tretie a štvrté odôvodnenie nariadenia č. 3577/92 sú formulované takto:

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

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

3 Podľa článku 1 nariadenia č. 3577/92 budú slobodu poskytovania námorných dopravných služieb v členskom štáte od 1. januára 1993 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...".

4 Podľa článku 2 bodu 1 tohto nariadenia „námorné dopravné služby v členskom štáte (námorná kabotáž)“ znamenajú „služby normálne vykonávané za odplatu a zahŕňajú najmä:

a) pevninskú kabotáž: prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi situovanými na pevnine alebo na hlavnom území jedného a toho istého štátu bez zastávok na ostrovoch;

b) pobrežné zabezpečovacie služby: prepravu cestujúcich alebo tovaru medzi ktorýmkoľvek prístavom v členskom štáte a zariadením alebo stavbou situovanou v pevninskej plytčine tohto členského štátu;

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

— prístavmi situovanými na pevnine a jedným alebo viacerými ostrovmi jedného a toho istého členského štátu,

— ostrovmi situovanými na ostrovoch jedného a toho istého členského štátu“.

Nariadenie č. 4055/86

5 Článok 1 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovať služby na námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 378, s. 1; Mim. vyd. 06/001, s. 174) znie:

„... nasledujúce dopravné služby [sa] považujú za námorné dopravné služby medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími štátmi, ktoré sú normálne poskytované za úhradu:

a) prepravné služby v rámci spoločenstva:

námorná preprava cestujúcich alebo tovaru medzi akýmkoľvek prístavom členského štátu a akýmkoľvek prístavom alebo pobrežným zariadením iného členského štátu;

b) preprava tretích štátov:

námorná preprava cestujúcich alebo tovaru medzi prístavmi členského štátu a prístavmi alebo pobrežnými zariadeniami tretieho štátu."

Vnútroštátna právna úprava

6 Článok 11 ods. 1 písm. b) aa) a bb) kráľovského dekrétu č. 187/73, ktorý plní funkciu zákonníka verejného morského práva (ďalej len „ZVMP"), vyhradzuje činnosti vlečenia akéhokoľvek druhu, špecifikované v článku 188 ZVMP, ako aj pomoc na mori a záchranné akcie na mori definované v článku 189 tohto zákonníka plavidlám plávajúcim pod gréckou vlajkou, ak sú vykonané v teritoriálnych vodách a medzi teritoriálnymi vodami tohto členského štátu.

7 Podľa článku 188 ods. 2 ZVMP prístavný orgán prijíma prístavné nariadenie stanovujúce podmienky vydania povolenia pre prístavný remorkér, podmienky vlečenia, prípady povinného vlečenia, práva na vlečenie v prístavných vodách a práva kotvenia, ako aj všetky ďalšie nevyhnutné podmienky. Podľa odseku 3 tohto článku sa týmto prezidentským dekrétom riadi rozsah práva vlečenia, výkon činnosti vlečenia inými plavidlami príležitostne alebo v naliehavom prípade, príslušné práva pre remorkér alebo iné plavidlá plávajúce pod cudzou vlajkou, ako aj všetky s tým súvisiace podmienky.

8 Tieto oprávnenia boli vykonané najmä článkom 1 ods. 1 prezidentského dekrétu č. 45/83 o vlečení plavidiel, ktorý upresňuje, že „vykonanie vlečenia v rámci podnikateľskej činnosti medzi dvoma bodmi nachádzajúcimi sa v gréckych teritoriálnych vodách, ako aj poskytovanie akýchkoľvek služieb, ktoré priamo súvisia

s touto činnosťou, sú vyhradené gréckym plavidlám, ktoré boli podľa platnej právnej úpravy schválené ako remorkéry a majú na tento účel povolenie vydané príslušným prístavným orgánom...", ako aj článkom 4 ods. 2 písm. b) všeobecného nariadenia o prístavoch prijatého riaditeľom gréckej prístavnej polície, podľa ktorého majiteľ lodí, ktorý žiada o toto povolenie, musí prístavnému orgánu predložiť potvrdenie o štátnej príslušnosti.

9 Podľa článku 3 prezidentského dekrétu č. 45/83 remorkéry alebo iné plavidlá plávajúce pod cudzou vlajkou sú oprávnené:

„a) pristáť v každom gréckom prístave alebo v akomkoľvek bode gréckeho pobrežia, ak vlečú plavidlo, pomocný čln alebo akýkoľvek iný plávajúci predmet, ktorého vlečenie začalo v cudzom prístave alebo na akomkoľvek mieste na pobreží cudzieho štátu alebo na šírom mori;

b) vykonať vlečenie plavidla alebo iného plávajúceho predmetu od akéhokoľvek gréckeho prístavu alebo akéhokoľvek miesta gréckeho pobrežia do cudzieho prístavu alebo akéhokoľvek bodu na pobreží cudzieho štátu alebo na šírom mori;

c) prechádzať gréckymi teritoriálnymi vodami, ak prichádzajúc z cudzieho prístavu alebo z akéhokoľvek bodu na pobreží cudzieho štátu alebo zo šíreho mora vlečú plavidlo, pomocný čln alebo akýkoľvek iný plávajúci predmet a smerujú do cudzieho prístavu alebo akéhokoľvek bodu na pobreží cudzieho štátu alebo na šíre more..."

Konanie pred podaním žaloby

10 Keďže Komisia usúdila, že Helénska republika si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 1 nariadenia č. 3577/92, začala konanie o nesplnenie povinnosti upravené v článku 226 ES.

11 Po tom, ako Komisia Helénskej republike umožnila predložiť svoje pripomienky, vydala 27. júla 2002 odôvodnené stanovisko, v ktorom tento členský štát vyzvala, aby prijal opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto stanoviskom v lehote dvoch mesiacov od jeho doručenia.

12 Grécka vláda odpovedala na toto odôvodnené stanovisko listom z 13. novembra 2002. Keďže Komisia usúdila, že táto odpoveď nie je uspokojivá, rozhodla sa podať túto žalobu.

O žalobe

Argumentácia účastníkov konania

13 Vo svojich pripomienkach predložených Súdnemu dvoru sa účastníci konania koncentrujú hlavne na tri body, a síce, či je výpočet v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92 vyčerpávajúci alebo nie, ďalej akú právnu povahu má vlečenie v gréckom

práve a napokon, či je pri určení oblasti pôsobnosti tohto nariadenia potrebné rozlišovať medzi vlečením v prístavnej zóne a medzi vlečením mimo tejto zóny.

14 Po prvé, aj keď Komisia pripúšťa, že služba vlečenia nie je v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92 výslovne uvedená ako „námorná dopravná služba", usudzuje, že výpočet obsiahnutý v tomto ustanovení má len orientačnú povahu, keďže začína slovom „najmä". Za „námornú kabotáž" sa preto podľa nej majú považovať všetky námorné dopravné služby, ktoré sú normálne vykonávané za odplatu. Vlečenie pritom spĺňa všetky prvky tejto definície.

15 Grécka vláda naopak tvrdí, že pojem „najmä" [„ειδικότερα" v gréckej verzii] použitý v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92 sa má chápať ako „presnejšie" v tom zmysle, že uvádza vyčerpávajúci výpočet.

16 Navyše pojem „námorná dopravná služba" je výslovne definovaný v článku 1 ods. 4 nariadenia č. 4055/86.

17 Podľa gréckej vlády je definícia tohto pojmu v predmetných nariadeniach č. 3577/92 a 4055/86 rovnaká. Okrem prvkov už uvedených Komisiou zahŕňa účel prepravy, t. j. presun cestujúcich alebo tovaru, a v obidvoch prípadoch je vyčerpávajúca. Táto vláda dodáva, že služby pomoci na mori nemôžu predstavovať klasickú prepravu a že havarované plavidlá už nemožno považovať za tovary, ktoré sa majú prepraviť.

18 Komisia odpovedá, že hoci definícia „námorných dopravných služieb" obsiahnutá v článku 1 ods. 4 nariadenia č. 4055/86 podľa nej zahŕňa takisto aj vlečenie, túto definíciu v tejto veci nemožno použiť, pretože toto nariadenie upravuje len medzinárodné námorné dopravné služby.

19 Po druhé, Komisia tvrdí, že z článku 3 prezidentského dekrétu č. 45/83 vyplýva, že vlečenie sa v gréckom práve nepovažuje vždy za pomocnú službu v námornej kabotáži, keďže podobnosť námorných dopravných služieb a prípady vlečenia, ktoré upravuje, viedla grécke orgány k tomu, že na základe výnimky z článku 1 tohto dekrétu povolili, aj keď len za prísnych podmienok, výkon týchto posledných uvedených činností remorkérmi plávajúcimi pod cudzou vlajkou.

20 Grécka vláda vo svojej odpovedi tvrdí, že vlečenie a pomoc na mori predstavujú podľa gréckeho práva pomocné služby, ktoré len prispievajú k riadnemu výkonu námorných dopravných služieb. Samotná skutočnosť premiestnenia vlečeného plavidla alebo plávajúceho zariadenia bez vlastného pohonu nepostačuje na to, aby to túto službu zbavilo jej pomocnej povahy, alebo jej zabezpečilo postavenie

námornej dopravy. Vlečenie teda nepatrí do oblasti pôsobnosti nariadenia č. 3577/92 vzhľadom na neexistenciu priamej spojitosti medzi tým, čo sa prepravuje, a remorkérom. Keďže teda článok 3 prezidentského dekrétu č. 45/83 predstavuje výnimku z článku 1 tohto dekrétu, Komisia nesprávne vyložila jednotlivé oblasti pôsobnosti týchto dvoch článkov. Grécka vláda v tejto súvislosti upresňuje, že článok 1 tohto dekrétu upravuje vlečenie medzi dvoma bodmi nachádzajúcimi sa v gréckych teritoriálnych vodách v rámci podnikateľskej činnosti, zatiaľ čo oblasť pôsobnosti článku 3 tohto dekrétu sa obmedzuje len na situácie zahŕňajúce cudzí prvok.

21 Po tretie, Komisia tvrdí, že na rozdiel od toho, čo bolo uvedené v posledných návrhoch smernice Komisie o prístupe na trh prístavných služieb, grécke orgány nerozlišujú medzi službami vlečenia poskytovanými v prístavnej zóne a týmito službami poskytovanými mimo prístavu. Keďže však prístavné služby nesúvisia s kabotážou mimo prístavnej zóny, má sa v tejto veci uplatniť nariadenie č. 3577/92.

22 Grécka vláda usudzuje, že služby vlečenia nemožno podriadiť rôznym právnym režimom v závislosti od toho, či sa vykonávajú v prístavnej zóne alebo mimo nej. Rozdiel podľa miesta poskytnutia tejto služby by bol svojvoľný, vykonaný bez akéhokoľvek právneho základu, a mohol by viesť k právnej neistote pri uplatňovaní nariadenia č. 3577/92.

Posúdenie Súdnym dvorom

23 Na úvod je vhodné pripomenúť, že podľa článku 51 ods. 1 ES slobodu poskytovať služby v oblasti dopravy upravujú ustanovenia hlavy Zmluvy ES o doprave, medzi ktorými sa nachádza článok 80 ods. 2 ES, ktorý oprávňuje Radu Európskej únie stanoviť vhodné pravidlá pre námornú dopravu.

24 Na základe tohto ustanovenia Rada prijala nariadenie č. 3577/92, ktorým sa má vykonať slobodné poskytovanie služieb pre námornú kabotáž podľa podmienok a s výhradou výnimiek, ktoré upravuje.

25 Na tento účel článok 1 tohto nariadenia zavádza zásadu slobodného poskytovania služieb námornej kabotáže v Európskom spoločenstve. Na služby námornej kabotáže sa tak vzťahujú aj podmienky uplatnenia zásady slobodného poskytovania služieb uvedenej najmä v článku 49 ES (pozri rozsudok z 20. februára 2001, Analir a i., C-205/99, Zb. s. I-1271, bod 20).

26 Naproti tomu zo znenia článku 51 ods. 1 v spojení s článkom 80 ods. 2 ES vyplýva, že na služby, ktoré patria do odvetvia námornej dopravy, ale nie sú zaradené do pôsobnosti nariadenia č. 3577/92 alebo iných predpisov prijatých na základe článku 80 ods. 2 ES, sa naďalej vzťahujú právne úpravy členských štátov, rešpektujúc pritom článok 54 ES a iné všeobecné ustanovenia Zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. apríla 1974, Komisia/Francúzsko, 167/73, Zb. s. 359, bod 32).

27 Keďže Komisia v tejto veci založila svoju žalobu len na výhrade porušenia článku 1 nariadenia č. 3577/92, je potrebné preskúmať len to, či služby vlečenia na otvorenom mori, ktoré patria do rámca námornej dopravy v zmysle článku 80 ods. 2 ES, možno zaradiť do oblasti pôsobnosti tohto nariadenia a predstavujú „námorné dopravné služby v členskom štáte (námorn[ú] kabotáž)“, ako sú definované v článku 2 bode 1 tohto nariadenia. Súdnemu dvoru totiž neprináleží rozhodovať nad rámec výhrad

uvedených v návrhoch žaloby Komisie podľa článku 226 ES (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. júna 2006, Komisia/Francúzsko, C-255/04, Zb. s. I-5251, bod 24 a tam citovanú judikatúru).

28 V tejto súvislosti je potrebné konštatovať, že článok 2 bod 1 nariadenia č. 3577/92 sa výslovne nevzťahuje na vlečenie. Keďže je však výpočet „služieb námornej kabotáže" v zmysle tohto článku uvedený slovom „najmä", nemožno ho *a priori* považovať za vyčerpávajúci.

29 Napriek tomu, že tento výpočet v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92 nie je vyčerpávajúci, z tohto ustanovenia, vykladajúc ho v jeho celkových súvislostiach, vyplýva, že do jeho oblasti pôsobnosti patria služby, ktoré sú normálne vykonávané za odplatu a ktorých účelom je, ako o tom svedčia hlavné charakteristické znaky príkladov námornej kabotáže uvedené v tomto článku, preprava cestujúcich alebo tovaru po mori medzi dvoma miestami situovanými na území jedného a toho istého členského štátu.

30 Tento výklad potvrdzuje, ako to správne tvrdí grécka vláda, znenie článku 1 ods. 4 nariadenia č. 4055/86, podľa ktorého sa za námorné dopravné služby považujú služby poskytované za úhradu, ktorých cieľom je preprava cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavom jedného členského štátu a prístavom alebo pobrežným zariadením iného členského štátu alebo tretej krajiny.

31 Ako to však uviedla generálna advokátka v bodoch 45 až 47 svojich návrhov, povaha a charakteristické znaky vlečenia sa odlišujú od povahy a charakteristických znakov kabotáže, ako sú defnované v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92. Aj keď je totiž

vlečenie službou normálne vykonávanou za odplatu, v zásade nespočíva v priamej preprave cestujúcich alebo tovaru po mori. Predstavuje skôr pomoc pri presune plavidla, vrtného zariadenia, plošiny alebo bóje. Remorkér poskytujúci pomoc plavidlu v súvislosti s manévrovaním, dodaním dodatočných pohonných hmôt alebo prevzatím funkcií jeho strojov v prípade poruchy, poskytuje tomuto plavidlu prepravujúcemu cestujúcich alebo tovar pomoc, ale on sám nie je dopravným plavidlom.

32 Za týchto okolností, ak by sa z pojmu „najmä" obsiahnutého v článku 2 bode 1 nariadenia č. 3577/92 vyvodzovalo, že oblasť pôsobnosti tohto ustanovenia možno rozšíriť na akúkoľvek súvisiacu, vedľajšiu alebo pomocnú službu v rámci poskytovania námorných dopravných služieb vnútri členských štátov bez ohľadu na to, či vykazuje hlavné charakteristické znaky námornej kabotáže, ktoré sú tam výslovne definované, bolo by to v rozpore nielen s účelom tohto nariadenia, ale takisto aj s právnou istotou vo vzťahu k samotnej pôsobnosti uvedeného nariadenia.

33 Z toho vyplýva, že vlečenie nemožno zaradiť do oblasti pôsobnosti článku 2 bodu 1 nariadenia č. 3577/92.

34 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy je potrebné žalobu zamietnuť.

O trovách

35 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 Helénska republika navrhla zaviazať Komisiu na náhradu trov konania a Komisia nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania.

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

1. Žaloba sa zamieta.

2. Komisia Európskych spoločenstiev je povinná nahradiť trovy konania.

Podpisy