РЕШЕНИЕ НА СЪДА (втори състав)

11 януари 2007 година *

По дело C-251/04

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения, предявен на основание член 226 ЕО на 14 юни 2004 г.,

Комисията на Европейските общности, за която се явяват г-н G. Zavvos и г-н K. Simonsson, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец,

срещу

Република Гърция, за която се явяват г-жа A. Samoni и г-жа S. Chala, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ответник,

* Език на производството: гръцки.

СЪДЪТ (втори състав),

състоящ се от: г-н C. W. A. Timmermans, председател на състав, г-н R. Schintgen, г-н P. Kūris, г-н J. Klučka (докладчик) и г-н L. Bay Larsen, съдии,

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,
секретар: г-жа L. Hewlett, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 11 май 2006 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 14 септември 2006 г.,

постанови настоящото

Решение

1 С исковата си молба Комисията на Европейските общности иска от Съда да установи, че като допуска само корабите, плаващи под гръцки флаг, да предоставят услуги по влачене в открито море, Република Гърция не е изпълнила задълженията си по член 1 от Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) (ОВ L 364, стр. 7; Специално издание на български език, глава 6, том 2, стр. 83).

Правна уредба

Общностна правна уредба

Регламент № 3577/92

2 Трето и четвърто съображение от Регламент № 3577/92 имат следното съдържание:

„[...] отмяната на ограниченията за предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки е необходима за създаването на вътрешния пазар; [...] вътрешният пазар представлява пространство, в което е осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали;

[...] предвид този факт свободното предоставяне на услуги следва да се прилага за морския превоз в рамките на държавите-членки“.

3 В съответствие с член 1 от Регламент № 3577/92 свободното предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на дадена държава-членка се прилага, считано от 1 януари 1993 г. „по отношение на собственици на кораби от Общността, чиито кораби са регистрирани във и плават под флага на дадена държава-членка, при условие че тези кораби отговарят на всички условия за извършване на каботаж в тази държава-членка“.

4 Член 2, точка 1 от посочения регламент определя „услуги[те] в областта на морския превоз в рамките на държава-членка (морски каботаж)“ като „услуги, които обикновено се предоставят срещу заплащане и включват по-специално:

а) „континентален каботаж“: превозването по море на пътници или стоки между пристанища, разположени на континенталната част или на основната територия на една и съща държава-членка без междинно спиране на островите;

б) „офшорно предоставяне на услуги“: превозването по море на пътници или на стоки между всяко пристанище на дадена държава-членка и инсталациите или структурите, разположени на континенталния шелф на тази държава-членка;

в) „островен каботаж“: превозването по море на пътници или на стоки между:

— пристанища, разположени на континенталната част или на един или няколко острова на една и съща държава-членка,

— пристанища, разположени на островите на една и съща държава-членка“.

Регламент № 4055/86

5 Съгласно член 1, параграф 4 от Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 1, стр. 173):

„[...] „услуги в областта на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни“, когато обичайно биват предлагани възмездно, са:

а) морските превози в рамките на Общността:

превозът на пътници или товари по море между пристанище на държава-членка и пристанище или крайбрежно съоръжение на друга държава-членка;

б) трафик до и от трети страни:

превозът на пътници или товари по море между пристанища на държава-членка и пристанища или крайбрежни съоръжения на трета страна.“

Национална правна уредба

6 Според член 11, параграф 1, буква b), aa) и bb) от Закон-декрет № 187/73, който изпълнява ролята на кодекс по морско публично право (наричан по-нататък „КМПП"), посочените в член 188 от КМПП операции по влачене от всякакво естество, както и спасителните операции и оказването на помощ, определени в член 189 от споменатия кодекс, се осъществяват от корабите, плаващи под гръцки флаг, когато те се извършват в или между териториалните води на тази държава-членка.

7 В съответствие с член 188, параграф 2 от КМПП пристанищните власти приемат Правилник на пристанището, който определя условията за издаване на разрешително на пристанищни влекачи, уредбата на влаченето, случаите на задължително влачене, правото на влачене в пристанищни води и пускане на котва, както и всички други необходими условия. Съгласно параграф 3 от същия член обхватът на правото на влачене, осъществяването на дейности по влачене от други кораби случайно или в спешни случаи, съответните права на влекачите или другите плаващи под чуждо знаме плавателни съдове, както и всички съответни условия, се определят с президентски указ.

8 Тези правомощия са въведени по-специално с член 1, параграф 1 от Президентски указ № 45/83 относно влаченето на плавателни съдове, който уточнява, че „дейност по влачене по занятие между две точки, разположени в гръцките териториални води, както и предоставянето на всяка друга услуга, която е пряко свързана с тази дейност, може да се извършва само от гръцки плавателни съдове, лицензирани като влекачи според действащото зако-

нодателство, които разполагат за тази цел с разрешително, предоставено от компетентните пристанищни власти [...]“, както и с член 4, параграф 2, буква b) от Общия пристанищен правилник, приет от началника на гръцката пристанищна полиция, който предвижда, че собственик на кораб, който желае да получи такова разрешително, трябва да представи на пристанищните власти удостоверение за национална принадлежност.

9 По силата на член 3 от Президентски указ № 45/83 на влекачите и другите кораби, плаващи под чужд флаг, се разрешава да:

„a) акостират във всички гръцки пристанища или във всяка точка от гръцката брегова ивица, когато влачат кораб, помощно или друго плавателно съоръжение, чието влачене е започнало в чуждо пристанище, от всяка точка от бреговата ивица на чужда държава или в открито море;

b) поемат влаченето от всяко гръцко пристанище или от всяка точка от гръцката брегова ивица на кораб или на друго плавателно съоръжение в посока към чуждо пристанище, към всяка точка от бреговата ивица на чужда държава или към открито море;

c) преминават гръцките териториални води, когато при влачене на кораб, помощно или друго плавателно съоръжение идват от чуждо пристанище, от всяка точка от бреговата ивица на чужда държава или от открито море и се насочват към чуждо пристанище, към всяка точка от бреговата ивица на чужда държава или към открито море [...]“.

Процедура, предхождаща съдебното производство

10 Тъй като счита, че Република Гърция не е изпълнила задълженията си по член 1 от Регламент № 3577/92, Комисията започва предвиденото в член 226 ЕО производство за установяване на неизпълнение на задължения.

11 След като е предоставила възможност на Република Гърция да изложи своите съображения, на 27 юли 2002 г. Комисията издава мотивирано становище, с което отправя покана към тази държава-членка да предприеме необходимите мерки, за да се съобрази с него в срок от два месеца, считано от съобщаването му.

12 Гръцкото правителство отговоря на споменатото мотивирано становище с писмо от 13 ноември 2002 г. Тъй като преценява, че този отговор не е задоволителен, Комисията решава да предяви настоящия иск.

По иска

Доводи на страните

13 В представените на Съда бележки страните се концентрират главно върху три пункта, а именно изчерпателния или неизчерпателния характер на изброяването в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92, правната същност на

влаченето по гръцкото право и възможността за разграничаване между влачене в пристанищната зона и извън нея, с цел да се определи приложното поле на посочения регламент.

14 На първо място, макар да приема, че услугата по влачене не фигурира изрично в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92 в качеството на „услуга в областта на морския транспорт", Комисията счита, че направеното в тази разпоредба изброяване е само примерно, доколкото то се предшества от термина „по-специално". Следователно трябвало да се квалифицират като „морски каботаж" всички услуги в областта на морския транспорт, които обикновено се предоставят срещу заплащане. Влаченето обаче отговаряло на всички елементи от това определение.

15 Противно на това, гръцкото правителство поддържа, че терминът „по-специално" [„ειδικότερα" в гръцката версия], употребен в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92, трябвало да се разбира като „именно", в смисъл че въвежда изчерпателно изброяване.

16 Освен това понятието „услуга в областта на морския транспорт" е изрично определено в член 1, параграф 4 от Регламент № 4055/86.

17 Според гръцкото правителство определението на това понятие във въпросните Регламенти № 3577/92 и № 4055/86 е идентично. Освен споменатите вече от Комисията елементи, то съдържало предмета на транспорта, а именно превозването на пътници или товари, и било изчерпателно и в двата случая. Същото правителство добавя, че услугите по оказване на помощ в море не представлявали класически транспорт и че корабите, претърпели авария, не можело да се считат повече за стоки, които трябва да се превозват.

18 Комисията отговаря, че макар определението за „услуги в областта на морския транспорт", съдържащо се в член 1, параграф 4 от Регламент № 4055/86, да включва според нея и влачението, във всеки случай това определение не трябвало да се прилага в случая, поради това че последният регламент урежда само услугите в областта на международния морски транспорт.

19 На второ място, Комисията изтъква, че от член 3 от Президентски указ № 45/83 е видно, че по гръцкото право влачението не винаги се счита за спомагателна услуга към морския каботаж, като се има предвид, че сходството между услугите в областта на морския транспорт и хипотезите на влачене, които той предвижда, накарали гръцките власти да разрешат чрез дерогация от член 1 от споменатия указ, макар и при стриктни условия, осъществяването на тези последни операции от влекачи, плаващи под чужд флаг.

20 В отговор на това гръцкото правителство изтъква, че според гръцкото право влачението и осигуряването на помощ представляват спомагателни услуги, които допринасят единствено за доброто извършване на услугите в областта на морския транспорт. Самото преместване на влачен плавателен съд или на плаваща конструкция, която не може да се придвижва самостоятелно, не било

достатъчно, за да се лиши тази услуга от нейния спомагателен характер или да ѝ се признае качеството на морски транспорт. Следователно влаченето не попадало в приложното поле на Регламент № 3577/92 поради липса на пряка връзка между това, което се превозва, и влекача. Освен това, като счита, че член 3 от Президентски указ № 45/83 представлява изключение от член 1 от същия указ, Комисията тълкувала неправилно съответното приложно поле на тези два члена. В това отношение гръцкото правителство уточнява, че член 1 от споменатия указ урежда извършването по занятие на влачене между две точки, разположени в гръцките териториални води, докато приложното поле на член 3 от същия този указ се ограничава до ситуации, които съдържат международен елемент.

21 На трето място, Комисията счита, че гръцките власти не правят разлика между услугите по влачене, предоставени в рамките на пристанищната зона, и предоставените извън пристанището, в противоречие с последните предложения за директива на Комисията относно достъпа до пазара на пристанищните услуги. Тъй като последните нямат връзка с каботажа извън пристанищната зона, то в случая щял да бъде приложим Регламент № 3577/92.

22 Гръцкото правителство счита, че услугите по влачене не следва да се подчиняват на различни правни режими, в зависимост от това дали се извършват в пристанищната зона или извън нея. Всъщност направеното разграничение в зависимост от мястото на извършване на тази услуга било произволно, лишено от всякакво правно основание и можело да породи правна несигурност при прилагането на Регламент № 3577/92.

Съображения на Съда

23 В самото начало следва да се напомни, че съгласно член 51, параграф 1 ЕО свободното предоставяне на услуги в областта на транспорта се регулира от разпоредбите на този дял от Договора за ЕО, който се отнася до транспорта; сред тях е член 80, параграф 2 ЕО, който позволява на Съвета на Европейския съюз да приема съответните разпоредби, отнасящи се до морския транспорт.

24 Въз основа на последната разпоредба Съветът приема Регламент № 3577/92, който има за цел да приложи принципа на свободно предоставяне на услуги в областта на морския каботаж според предвидените в него условия и изключения.

25 За целта член 1 от този регламент установява принципа на свободното предоставяне на услуги в областта на морския каботаж в Европейската общност. Така условията за приложение на принципа на свободното предоставяне на услуги, предвиден по-специално в член 49 ЕО, се прилагат към услугите в областта на морския каботаж (вж. Решение от 20 февруари 2001 г. по дело Analir и др., C-205/99, Recueil, стр. I-1271, точка 20).

26 За сметка на това от съвместния прочит на член 51, параграф 1 ЕО и член 80, параграф 2 ЕО следва, че услугите, които се отнасят към сектора на морския транспорт, но не попадат в приложното поле на Регламент № 3577/92 или на други приети въз основа на член 80, параграф 2 ЕО норми, остават да се уреждат от законодателството на държавите-членки при спазване на член 54 ЕО и другите общи разпоредби на Договора (вж. в този смисъл Решение от 4 април 1974 г. по дело Комисия/Франция, 167/73, Recueil, стр. 359, точка 32).

27 В конкретния случай, доколкото Комисията основава своя иск само на твърдението за нарушение на член 1 от Регламент № 3577/92, следва единствено да се разгледа дали услугите по влачене в открито море, които се включват в рамките на морския транспорт по смисъла на член 80, параграф 2 ЕО, влизат в приложното поле на същия регламент и дали представляват „услуги в областта на морския превоз в рамките на държава-членка (морски каботаж)“, както са определени в член 2, точка 1 от този регламент. Всъщност

Съдът не може да се произнася по други въпроси, освен по твърденията за нарушения, направени от Комисията в исковата молба по член 226 ЕО (вж. в този смисъл Решение от 15 юни 2006 г. по дело Комисия/Франция, C-255/04, Recueil, стр. I-5251, точка 24 и цитираната съдебна практика).

28 В това отношение се налага изводът, че член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92 не се отнася изрично до влаченето. Все пак, тъй като изброяването на „услуги в областта на морския каботаж“ по смисъла на този член се предхожда от думата „по-специално“, то не може по начало да се счита за изчерпателно.

29 Въпреки неизчерпателния характер на направеното в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92 изброяване, от тълкуването на тази разпоредба в нейната цялост произтича, че в приложно ѝ поле попадат услуги, които от една страна обикновено се предоставят срещу заплащане, а от друга страна, както се подчертава от основните характеристики на дадените в този член примери за морски каботаж, имат за предмет превоза по море на пътници или стоки между две места, разположени на територията на една и съща държава-членка.

30 Както основателно се поддържа от гръцкото правителство, това тълкуване се потвърждава от текста на член 1, параграф 4 от Регламент № 4055/86, според който за услуги в областта на морския транспорт се считат възмездно предоставяните престации, които имат за цел превоза на пътници или товари по море между пристанище на държава-членка и пристанище или крайбрежно съоръжение на друга държава-членка или на трета страна.

31 Както обаче се посочва в точки 45—47 от заключението на генералния адвокат, естеството и характеристиките на влаченето се различават от тези на каботажа, както са определени в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92.

Всъщност, макар че влаченето е услуга, която обикновено се предоставя срещу заплащане, по принцип тя не представлява пряк превоз по море на пътници или стоки. Тя се състои по-скоро в осигуряването на помощ при преместването на плавателен съд, кораб драга (дълбачка), платформа или надуваем сал. Влекач, който помага на плавателен съд да се задвижи, дава допълнителен тласък или замества неговите повредени машини, оказва помощ на този плавателен съд, който превозва пътници или стоки, но самият той не е превозващият плавателен съд.

32 При тези обстоятелства да се твърди, че посочената в член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92 дума „по-специално“ разширява приложното поле на тази разпоредба до всяка услуга, която е свързана, допълнителна или спомагателна спрямо предоставянето на услуги в областта на морския транспорт в рамките на държавите-членки, независимо дали притежава основните, изрично определени в регламента характеристики на морския каботаж, би противоречало не само на целите на този регламент, но и на правната сигурност, що се отнася до неговия обхват.

33 Поради това не може да се счита, че влаченето попада в приложното поле на член 2, точка 1 от Регламент № 3577/92.

34 С оглед на всички горепосочени съображения искът следва да се отхвърли.

По съдебните разноски

35 По силата на член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като Република Гърция е направила искане за осъждане на Комисията и последната е загубила делото, тя следва да бъде осъдена да заплати съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (втори състав) реши:

1) Отхвърля иска.

2) Осъжда Комисията на Европейските общности да заплати съдебните разноски.

Подписи