

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (druhého senátu)

6. dubna 2006*

Ve věci C-456/04,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Itálie) ze dne 20. července 2004, došlým Soudnímu dvoru dne 29. října 2004, v řízení

Agip Petroli SpA

proti

Capitaneria di porto di Siracusa,

Capitaneria di porto di Siracusa – Sezione staccata di Santa Panagia,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

* Jednací jazyk: italština.

SOUDNÍ DVŮR (druhý senát),

ve složení C. W. A. Timmermans, předseda senátu, J. Makarczyk, R. Schintgen,
P. Kúris a J. Klučka (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: J. Kokott,
vedoucí soudní kanceláře: H. von Holstein, náměstek vedoucího soudní kanceláře,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 10. listopadu 2005,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Agip Petroli SpA R. Longanesim Cattanim, G. Pitruzzellou a A. Cariolou, avvocati,

- za italskou vládu I. M. Bragugliou, jako zmocněncem, ve spolupráci s G. Albenziem, avvocato dello Stato,

- za řeckou vládu E.-M. Mamouna, jako zmocněnkyní,

- za francouzskou vládu A. Hare, jako zmocněnkyní,

- za norskou vládu A. Eidem, jako zmocněncem, ve spolupráci s C. Galtungem, attorney general for civil affairs,

- za Komisi Evropských společenství K. Simonssonem, jako zmocněncem, ve spolupráci s G. Contem a E. Boglionem, avvocati,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 8. prosince 2005,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 3 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, dále jen „nařízení“).

- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi Agip Petroli SpA (dále jen „Agip Petroli“) na jedné straně a Capitaneria di porto Siracusa – Sezione staccata di Santa Panagia (dále jen „správa přístavu“) a Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti na straně druhé, ohledně rozhodnutí, kterým správa přístavu odmítla udělit povolení cisternové lodi plující pod řeckou vlajkou k uskutečnění trasy ostrovní kabotáže mezi Magnisi a Gela.

Právní rámec

- 3 Třetí, čtvrtý, sedmý a osmý bod odůvodnění nařízení jsou následujícího znění:

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

vzhledem k tomu, že volný pohyb služeb by se měl vztahovat na námořní dopravu v členských státech;

[...]

vzhledem k tomu, že k předcházení narušení hospodářské soutěže by majitelé lodí ze Společenství při výkonu volného pohybu kabotážních služeb měli vyhovět všem podmínkám pro provoz kabotáže v členském státě, kde jsou lodě registrovány; že na majitele lodí ze Společenství provozující lodě registrované v členském státě, kteří nemají oprávnění provozovat v tomto státě kabotáž, by se nicméně mělo toto nařízení vztahovat v průběhu přechodného období;

vzhledem k tomu, že zavedení volného pohybu služeb by mělo být postupné, a nikoli nutně jednotné pro všechny služby přicházející v úvahu s ohledem na povahu určitých zvláštních služeb a na rozsah úsilí, které budou muset některá národní hospodářství ve Společenství vynaložit [...]"

4 Článek 1 odst. 1 nařízení stanoví:

„Volný pohyb služeb v námořní dopravě uvnitř členského státu (námořní kabotáž) 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 [...]“

5 Článek 2 nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) ‚službami námořní dopravy uvnitř členského státu (námořní kabotáží)‘ rozumí služby běžně poskytované za úhradu, zahrnující zejména:

[...]

- 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;

[...]“

6 Podle článku 3 nařízení:

„1. Pro lodě provádějící pevninskou kabotáž a pro výletní lodě spadají veškeré záležitosti týkající se posádky do pravomoci státu, v němž je loď registrována (stát vlajky), kromě lodí menších než 650 gt, na které lze uplatnit podmínky hostitelského státu.

2. Pro lodě provádějící ostrovní kabotáž patří veškeré záležitosti týkající se posádky do pravomoci státu, v němž loď provozuje služby námořní dopravy (hostitelský stát).

3. Pro nákladní lodě nad 650 gt provozující ostrovní kabotáž, pokud dané cestě předchází cesta do jiného státu nebo cesta z jiného státu nebo taková cesta následuje, nicméně od 1. ledna 1999 platí, že veškeré záležitosti týkající se posádky spadají do pravomoci státu, kde je loď registrována (stát vlajky).

[...]“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 7 Z předkládacího usnesení vyplývá, že Agip Petroli najala cisternovou loď Theodoros IV (dále jen „Theodoros IV“) plující pod řeckou vlajkou pro převoz nákladu ropy mezi Magnisi a Gela, dvěma lokalitami nacházejícími se na Sicílii. Agip Petroli se dovolávala čl. 3 odst. 3 nařízení, aby odůvodnila odchýlení se od právní úpravy hostitelského státu, tedy Italské republiky, a tedy použití právní úpravy státu vlajky, tedy Řecké republiky. Ve své žádosti o povolení uskutečnit trasu ostrovní kabotáže tato společnost uvedla, že loď měla poté uskutečnit přímou cestu do zahraničí bez nákladu na palubě (cesta bez nákladu).
- 8 Rozhodnutím ze dne 6. prosince 2001 správa přístavu odmítla lodi Theodoros IV vydat uvedené povolení z důvodu, že v posádce této lodě byli v rozporu s článkem 318 italského plavebního zákoníku námořníci filipínské národnosti.
- 9 Správa přístavu ve svém rozhodnutí odůvodnila použití italského práva, s ohledem na oběžník Ministerstva dopravy a plavby č. TMA3/CA/0230 ze dne 31. ledna 2000, podle kterého se čl. 3 odst. 3 nařízení stanoví výjimku použití práva státu vlajky týká výhradně případu, ve kterém „cesta, která následuje nebo předchází kabotáži, je z funkčního a obchodního hlediska autonomní, což znamená, že loď má na palubě náklad, jehož konečným/původním cílem je zahraniční přístav“. Tohoto ustanovení tedy není možno se dovolávat, pokud „loď před nebo po cestě ostrovní kabotáže vykoná cestu bez nákladu nebo s nákladem zboží, které z důvodu kvantity nebo kvality nemůže cestě propůjčit autonomní charakter“.

- 10 Agip Petrolí podala proti tomuto rozhodnutí žalobu k předkládajícímu soudu, který má za to, že je možný dvojitý výklad čl. 3 odst. 3 nařízení. Podle tohoto soudu hovoří ve prospěch restriktivního výkladu snaha vyhnout se prostřednictvím fiktivních po sobě následujících cest kabotáže použití ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení, avšak v textu těchto ustanovení se nenachází žádný ukazatel, který by omezil jeho dosah na cesty uskutečněné s nákladem na palubě.
- 11 Za těchto podmínek se Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„[...] použije se pojem ‚cesta, která následuje nebo předchází cestě kabotáže, uvedený v čl. 3 odst. 3 nařízení [...] pouze na cestu, která je ‚z funkčního a obchodního hlediska autonomní, což znamená, že loď má na palubě náklad, jehož konečným/původním cílem je zahraniční přístav‘, jak tomu rozumějí napadená opatření ve věci v původním řízení, nebo [...] se tento pojem vztahuje rovněž na případ cesty bez nákladu na palubě (‚cesta bez nákladu‘)[?]“

K předběžné otázce

- 12 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda v oblasti námořní přepravy zboží uvnitř členských států zahrnuje pojem „cesta, která následuje nebo předchází“ cestě kabotáže (dále jen „mezinárodní cesta“) uvedený v čl. 3 odst. 3 nařízení pouze cestu s nákladem na palubě, nebo zda se tento pojem může vztahovat na případ cesty bez nákladu.

13 Úvodem je třeba připomenout, že cíl liberalizace, který nařízení sleduje, jak vyplývá zejména z jeho třetího a čtvrtého bodu odůvodnění, a který směřuje ke zrušení omezení v poskytování služeb námořní dopravy v členských státech, nebyl dosud plně dosažen. Jedno z omezení liberalizace stanovené nařízením se týká ostrovní kabotáže. Zatímco článek 1 a čl. 3 odst. 1 uvedeného nařízení totiž upřesňují, že v zásadě mají přednost podmínky práva státu vlajky, čl. 3 odst. 2 nařízení stanoví výjimku v oblasti ostrovní kabotáže, neboť stanoví, že u lodí provádějících tento typ dopravy patří veškeré záležitosti týkající se posádky do pravomoci hostitelského státu. Zásada použití pravidel státu vlajky na složení posádky je však stanovena v čl. 3 odst. 3 nařízení, pokud ostrovní kabotáži předchází nebo po ní následuje mezinárodní cesta provedená lodí nad 650 gt.

14 Co se týče pojmu „mezinárodní cesta“, je třeba nejdříve konstatovat, že čl. 3 odst. 2 nařízení vyžaduje pouze, aby cestě kabotáže předcházela nebo po ní následovala mezinárodní cesta, aniž by uváděl ukazatel samotného pojmu „cesta“ nebo případné přítomnosti nákladu na palubě lodí nad 650 gt.

15 Za těchto podmínek a pokud nařízení neobsahuje žádnou definici pojmu „cesta“ ani žádný údaj, který by umožnil domnívat se, že zákonodárce Společenství hodlal umožnit, aby byla zohledněna doplňující kritéria, jako je požadavek nákladu na palubě nebo existence funkční a obchodní autonomie mezinárodní cesty, je třeba tento pojem chápat jako zahrnující v zásadě každou cestu nezávisle na přítomnosti nákladu na palubě.

- 16 Tento výklad je ostatně v souladu s cílem nařízení, tedy uskutečněním volného pohybu poskytování služeb námořní kabotáže za podmínek a s výhradou výjimek, které uvedené nařízení stanoví (viz zejména rozsudek ze dne 20. února 2001, Analir a další, C-205/99, Recueil, s. I-1271, bod 19). Umožňuje totiž úplné použití čl. 3 odst. 3 nařízení, který tím, že stanoví použití pravidel státu vlajky, tento cíl přímo sleduje.
- 17 Tento výklad je rovněž potvrzen praxí námořní dopravy, v níž je zvykem, že se cesty někdy uskutečňují bez nákladu.
- 18 Navzdory tomuto konstatování však nemohou být připuštěny cesty bez nákladu provedené zneužívajícím způsobem za účelem obejití pravidel stanovených v článku 3 nařízení a cíle, sledovaného samotným nařízením, jak byl uveden v bodě 13 tohoto rozsudku.
- 19 V tomto ohledu je třeba uvést, že podle ustálené judikatury se procesní subjekty před soudy nemohou podvodně nebo zneužívajícím způsobem dovolávat práva Společenství (viz zejména rozsudek ze dne 12. května 1998, Kefalas a další, C-367/96, Recueil, s. I-2843, bod 20, a ze dne 23. března 2000, Diamantis, C-373/97, Recueil, s. I-1705, bod 33, a ze dne 21. února 2006, Halifax a další, C-255/02, Sb. rozh. s. I-1609, bod 68).
- 20 Použití právní úpravy Společenství totiž nemůže být rozšířeno tak, aby zahrnovalo zneužívající praktiky hospodářských subjektů, tedy operace, které nejsou uskutečněny v rámci běžných obchodních transakcí, avšak pouze za účelem obejití pravidel stanovených právem Společenství (viz v tomto smyslu zejména rozsudky ze dne

11. října 1977, Cremer, 125/76, Recueil, s. 1593, bod 21; ze dne 3. března 1993, General Milk Products, C-8/92, Recueil, s. I-779, bod 21, a výše uvedený rozsudek Halifax a další, bod 69).

- 21 Vnitrostátní soudy tedy mohou na základě objektivních skutečností zohlednit zneužívající chování dotčené osoby, aby jí případně odmítly udělit výhodu vyplývající z uvedeného ustanovení práva Společenství. V tomto ohledu však musí zohlednit cíle sledované dotčeným ustanovením (viz výše uvedený rozsudek Diamantis, bod 34 a uvedená judikatura).
- 22 Nemůže být tedy připuštěno, aby majitel lodi uměle vytvořil podmínky mezinárodní cesty bez nákladu, aby se na něj použil čl. 3 odst. 3 nařízení, a tedy právní předpisy státu vlajky, namísto čl. 3 odst. 2 nařízení, tedy právních předpisů hostitelského státu.
- 23 Konstatování takového zneužívajícího jednání vyžaduje jednak, aby mezinárodní cesta bez nákladu navzdory formálnímu použití podmínek stanovených v čl. 3 odst. 3 nařízení měla za následek, že se na majitele lodi ve všech záležitostech týkajících se posádky, vztahují pravidla státu vlajky, čímž není dodržen cíl čl. 3 odst. 2 nařízení, kterým je umožnit použití pravidel hostitelského státu na všechny záležitosti týkající se posádky v případě ostrovní kabotáže. Jednak musí rovněž ze všech objektivních skutečností vyplývat, že podstatným cílem této mezinárodní cesty bez nákladu je vyhnoutí se použití čl. 3 odst. 2 nařízení ve prospěch odstavce 3 téhož článku (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek Halifax a další, bod 86).

- 24 Předkládajícímu soudu přísluší, aby v souladu s důkazními pravidly vnitrostátního práva ověřil, není-li tím narušena účinnost práva Společenství, zda jsou ve sporu v původním řízení naplněny základní prvky takového zneužívajícího jednání (viz rozsudek ze dne 21. července 2005, Eichsfelder Schlachtbetrieb, C-515/03, Sb. rozh. s. I-7355, bod 40, a Halifax, uvedený výše, bod 76).
- 25 S ohledem na předchozí úvahy je třeba na předloženou otázku odpovědět, že pojem mezinárodní cesty uvedený v čl. 3 odst. 3 nařízení zahrnuje v zásadě každou cestu z jiného státu nebo do jiného státu, nezávisle na přítomnosti nákladu na palubě. Nemohou však být připuštěny cesty bez nákladu na palubě provedené zneužívajícím způsobem za účelem obejít pravidel stanovených nařízením. Konstatování zneužívajícího jednání vyžaduje jednak, aby mezinárodní cesta bez nákladu navzdory formálnímu použití podmínek stanovených v čl. 3 odst. 3 uvedeného nařízení měla za následek, že se na majitele lodi ve všech záležitostech týkajících se posádky, vztahují pravidla státu vlajky, čímž není dodržen cíl čl. 3 odst. 2 téhož nařízení, kterým je umožnit použití pravidel hostitelského státu na všechny záležitosti týkající se posádky v případě ostrovní kabotáže. Jednak musí rovněž ze všech objektivních skutečností vyplývat, že podstatným cílem této mezinárodní cesty bez nákladu je vyhnout se použití čl. 3 odst. 2 nařízení ve prospěch odstavce 3 téhož článku.

K nákladům řízení

- 26 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení vzhledem ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

Pojem „cesta, která následuje nebo předchází“ cestě kabotáže, uvedený v čl. 3 odst. 3 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) zahrnuje v zásadě každou cestu z jiného státu nebo do jiného státu, nezávisle na přítomnosti nákladu na palubě. Nemohou však být připuštěny cesty bez nákladu na palubě provedené zneužívajícím způsobem za účelem obejití pravidel stanovených nařízením č. 3577/92. Konstatování zneužívajícího jednání vyžaduje jednak, aby mezinárodní cesta bez nákladu navzdory formálnímu použití podmínek stanovených v čl. 3 odst. 3 uvedeného nařízení měla za následek, že se na majitele lodi ve všech záležitostech týkajících se posádky vztahují pravidla státu vlajky, čímž není dodržen cíl čl. 3 odst. 2 téhož nařízení, kterým je umožnit použití pravidel hostitelského státu na všechny záležitosti týkající se posádky v případě ostrovní kabotáže. Jednak musí rovněž ze všech objektivních skutečností vyplývat, že podstatným cílem této mezinárodní cesty bez nákladu je vyhnouti se použití čl. 3 odst. 2 nařízení č. 3577/92 ve prospěch odstavce 3 téhož článku.

Podpisy.