



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
P. CRUZ VILLALÓN
fremsat den 19. december 2013¹

Sag C-17/13

**Alpina River Cruises GmbH
Nicko Tours GmbH
mod
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti –
Capitaneria di Porto di Chioggia**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Consiglio di Stato (Italien))

»Søtransport — forordning nr. 3577/92 — begrebet »cabotagesejlads« — krydstogtsaktivitet — krydstogt gennem en lagune, et søterritorium og en flod — ombordstigning og landgang af passagerer i samme havn efter anløb i andre havne«

1. Med den foreliggende præjudicielle forespørgsel beder Consiglio di Stato Domstolen om at tage stilling til betydningen og rækkevidden af begrebet »cabotagesejlads« som omhandlet i forordning (EØF) nr. 3577/92² med henblik på at afgøre, om den foreliggende sags særlige omstændigheder er omfattet af dette begreb. Kommissionen har imidlertid indledningsvis rejst tvivl om Domstolens kompetence til at behandle det forelagte spørgsmål, hvilket nødvendigvis må gøres til genstand for undersøgelse, uanset at Kommissionen selv ender med at foreslå, at Domstolen har kompetence. For så vidt angår sagens realitet mener jeg ikke, at der er nogen tvivl om, at omstændighederne i den foreliggende sag er omfattet af begrebet »cabotagesejlads«.

I – Retsforskrifter

A – EU-retlige forskrifter

1. Forordning nr. 3577/92

2. I artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 3577/92 bestemmes følgende:

»Fra den 1. januar 1993 gælder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads) for EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat; dette gælder også skibe registreret i EUROS, så snart Rådet har godkendt dette register.«

¹ — Originalsprog: spansk.

² — Rådets forordning af 7.12.1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364, s. 7).

3. I henhold til artikel 2 i samme forordning nr. 3577/92 »forstås [i denne forordning] ved:

- 1) »[t]jenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads)«, tjenesteydelser, der sædvanligvis udføres mod betaling, herunder især:
 - a) fastlandscabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem havne på en og samme medlemsstats fastland eller hovedområde uden anløb af øer
 - b) off shore-cabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem en havn i en medlemsstat og anlæg eller strukturer på denne medlemsstats kontinentalsokkel
 - c) ø-cabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem:
 - havne på en enkelt medlemsstats fastland eller hovedområde og havne på en eller flere af dens øer
 - havne på en enkelt medlemsstats øer

[...]«.

4. I artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 3577/92 bestemmes følgende:

»Følgende tjenesteydelser inden for transport i Middelhavet og langs Spaniens, Portugals og Frankrigs kyster undtages midlertidigt fra denne forordnings anvendelsesområde:

— krydstogter, indtil den 1. januar 1995

[...]«

2. Aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund³

5. I artikel 5, stk. 1, i aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund bestemmes følgende: »Med forbehold af bestemmelserne i andre specifikke aftaler om levering af tjenesteydelser mellem de kontraherende parter (herunder aftalen om offentlige indkøb, såfremt denne omfatter levering af tjenesteydelser) har en leverandør af tjenesteydelser, herunder også selskaber i henhold til bestemmelserne i bilag I, ret til på den anden kontraherende parts område at levere en tjenesteydelse, der ikke overstiger 90 arbejdsdage pr. kalenderår.«

6. I artikel 17 i bilag I til aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund hedder det:

»I forbindelse med levering af tjenesteydelser forbydes i henhold til artikel 5 i denne aftale:

- a) enhver restriktion for en grænseoverskridende levering af tjenesteydelser på en kontraherende parts område, som ikke overstiger 90 effektive arbejdsdage pr. kalenderår

3 — Aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side om fri bevægelighed for personer (EFT 2002 L 114, s. 6).

- b) enhver restriktion vedrørende indrejse og ophold i de tilfælde, der er omhandlet i denne aftales artikel 5, stk. 2, for så vidt angår:
- i) statsborgere i Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater eller i Schweiz, som er leverandører af tjenesteydelser og etableret på en af de kontraherende parter område, dog ikke det område, hvor modtageren af den pågældende ydelse er bosat
 - ii) lønmodtagere, uanset nationalitet, som arbejder for en leverandør af tjenesteydelser, som er integreret på det lovlige arbejdsmarked hos en af de kontraherende parter og er udstationeret for at levere en tjenesteydelse på en anden kontraherende parts område, jf. dog artikel 1.«

7. I artikel 18 i bilag I til den nævnte aftale bestemmes følgende: »Artikel 17 i dette bilag finder anvendelse på selskaber, som er oprettet i overensstemmelse med henholdsvis en EF-medlemsstats eller Schweiz' lovgivning, og hvis vedtægtsmæssige hjemsted, hovedkontor eller hovedvirksomhed er beliggende på en kontraherende parts område.«

8. I samme bilags artikel 19 bestemmes følgende:

»En leverandør af tjenesteydelser, som har ret eller tilladelse til at levere en tjenesteydelse, kan med henblik herpå midlertidigt udøve sin aktivitet i den stat, hvor ydelsen leveres, på samme betingelser som dem, den pågældende stat pålægger sine egne statsborgere, i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag samt bilag II og III.«

B – *Nationale forskrifter*

9. I artikel 224 i Codice della navigazione (den italienske sø- og luftfartslov⁴) bestemmes følgende:

»1. Cabotageydelse mellem republikkens havne er i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 forbeholdt EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat.

2. Bestemmelserne i stk. 1 finder anvendelse på skibe, der yder søtransport ved havne, rede og strande.«

II – De faktiske omstændigheder

10. Grundlaget for det præjudicielle spørgsmål er en tvist mellem på den ene side Alpina River Cruises GmbH og Nicko Tours GmbH – henholdsvis et schweizisk rederi og et tysk brugerselskab for motorskibet »Bellissima«, som fører schweizisk flag – og på den anden side de italienske myndigheder, som følge af sidstnævnte myndigheders afslag på at lade et flodkrydstogtskib, der drives af førstnævnte virksomheder, passere gennem det italienske søterritorium.

11. Alpina River Cruises og Nicko Tours havde arrangeret et 7-dages krydstogt med start fra Venedig, sejlads gennem den venetianske lagune til Chioggia og efterfølgende sejlads på Po-floden og retur til Venedig ved at følge samme rute. Under sejladsen var det nødvendigt at passere havområdet mellem havnene i Chioggia og Porto di Levante ved Po-flodens udmunding, idet motorskibet »Bellissima« ikke kan sejle på Brondolo-kanalen, som forbinder Chioggia med Po-floden.

4 — Kongeligt dekret nr. 327 af 30.3.1942, som ændret ved artikel 7, stk. 2, i lovdekret nr. 457 af 30.12.1997, som ændret og ophøjet til lov ved lov nr. 30 af 27.2.1998.

12. De italienske myndigheder nægtede motorskibet tilladelse til at operere på strækningen Chioggia – Porto di Levante med den begrundelse, at cabotagesejlads i henhold til artikel 224 i sø- og luftfartsloven – hvori der henvises til forordning nr. 3577/92 – er forbeholdt skibe, der fører en medlemsstats flag.

13. Alpina River Cruises og Nicko Tours fik ikke medhold i den forvaltningsretssag, de anlagde ved forvaltningsdomstolen i Véneto-regionen. Der blev iværksat appel ved Consiglio di Stato, som har forelagt nedenstående præjudicielle spørgsmål.

III – Det forelagte spørgsmål

14. Det forelagte spørgsmål har følgende affattelse:

»Skal Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 fortolkes således, at den finder anvendelse på krydstogtsaktiviteter, der finder sted mellem havne i en medlemsstat uden ombordstigning og landgang i disse havne af forskellige passagerer, idet ovennævnte aktivitet påbegyndes og afsluttes med ombordstigning og landgang af de samme passagerer i den samme havn i den medlemsstat?«

15. Det er Consiglio di Statos opfattelse, at anvendelsen af forordning nr. 3577/92 – med den deraf følgende konsekvens, at den sejlads, som Alpina River Cruises og Nicko Tours ønsker at foretage, er forbeholdt EF-redere – afhænger af, om begrebet »cabotagesejlads«, dvs. »tjenesteydelser inden for søtransport«, i forordningens artikel 2 omfatter krydstogter, som påbegyndes og afsluttes med ombordstigning og landgang af de samme passagerer i den samme havn i en medlemsstat, uanset om der foretages transit i andre havne i den pågældende medlemsstat.

IV – Retsforhandlingerne ved Domstolen

16. Forelæggelseskendelsen indgik til Domstolen den 14. januar 2013.

17. Der er indgivet skriftlige indlæg af parterne i hovedsagen, Den Italienske Republiks regering og Kommissionen.

18. Parterne er blevet anmodet om at indgive skriftlige indlæg om, hvorvidt artikel 5 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund om fri bevægelighed for personer, sammenholdt med artikel 18 og 19 i bilag I til aftalen, kan indebære, at de i forordning nr. 3577/92 fastsatte betingelser for tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat, som udføres ved hjælp af skibe, der fører en medlemsstats flag, ligeledes gælder for tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne, som ikke overskrider 90 dage pr. kalenderår, og som udføres ved hjælp af skibe, der fører schweizisk flag.

19. Navnlig er den italienske regering blevet anmodet om skriftligt at fremsætte sit synspunkt med hensyn til, om skibe, der fører schweizisk flag, i medfør af gældende ret eller administrativ praksis i Den Italienske Republik har tilladelse til at udøve krydstogtsaktiviteter i republikkens indre farvande, samt om aftalen mellem EU og Schweiz er relevant i denne forbindelse. Såfremt spørgsmålet besvares bekræftende, er de italienske myndigheder blevet anmodet om at redegøre for, hvorfor havnekontoret i Chioggia i den foreliggende sag har kunnet undlade at anvende den i forelæggelseskendelsen nævnte beslutning af 1. juni 1957 fra Ministero della Marina Mercantile.

20. I retsmødet, der blev afholdt den 24. oktober 2013, deltog Alpina River Cruises og Kommissionen. Den italienske regering deltog ikke og har heller ikke besvaret de af Domstolen stillede spørgsmål, som er nævnt i punkt 18 og 19.

V – Parternes påstande og anbringender

21. Alpina River Cruises og Nicko Tours er af den opfattelse, at spørgsmålet bør omformuleres, så det ligeledes bliver muligt at undersøge, om anvendelsesområdet for forordning nr. 3577/92 omfatter krydstogtsaktiviteter, der udøves i indre farvande med den ene undtagelse, at der foretages en sejlads på havet af omtrent en times varighed. Hvis forordning nr. 3577/92 alene finder anvendelse på »cabotagesejlads«, dvs. sejlads »på havet«, vil en aktivitet, der i det væsentligste udøves i indre farvande, efter deres opfattelse ikke umiddelbart falde ind under forordningens anvendelsesområde, hvorfor den ikke bør forbydes i medfør af artikel 224 i sø- og luftfartsloven. Efter deres opfattelse burde der således være givet tilladelse til den ønskede aktivitet på baggrund af en af Ministerio della Marina Mercantile truffet beslutning af 1. juni 1957, hvori der blev indført en regel om, at transit i havområdet mellem havnene i Chioggia og Porto di Levante tillades for skibe, der overvejende udøver aktiviteter i indre farvande.

22. Begge selskaber har endvidere fremhævet, at den foreliggende sag afviger fra den sag, der blev afgjort ved dom af 9. marts 2006, Kommissionen mod Spanien⁵, eftersom de geologiske kendetegn ved den venetianske lagune ikke kan sammenlignes med en flodmunding som den ved Vigo. De har således hævdet, at den omtvistede aktivitet ikke stemmer overens med begrebet »cabotage«, som efter deres opfattelse indebærer transport af gods eller passagerer mellem to forskellige steder, mens der i den foreliggende sag er tale om en aktivitet, der påbegyndes og afsluttes i den samme havn.

23. Den italienske regering har hævdet, at en krydstogtsaktivitet som den, der er genstand for sagen, udgør en »tjenesteydelse inden for søtransport i en medlemsstat«, og at der derfor er tale om en »cabotagesejlads« som omhandlet i forordning nr. 3577/92, idet regeringen har bemærket, at der, henset til liberaliseringsformålet med den pågældende forordning, bør undgås en restriktiv fortolkning af begreberne heri.

24. Kommissionen har som et indledende punkt hævdet, at forordning nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på sagen, al den stund den ikke omhandler skibe, der fører flag fra et tredjeland, såsom Det Schweiziske Forbund.

25. Kommissionen har på trods heraf vedkendt, at der bør gives en besvarelse af Consiglio di Stato's anmodning, idet bestemmelsen i artikel 224 i sø- og luftfartsloven tilsyneladende udelukkende finder anvendelse på de tjenesteydelser, der er omfattet af begrebet »cabotagesejlads« som omhandlet i forordning nr. 3577/92. Henvisningen til denne forordning i den pågældende bestemmelse indebærer således, at Domstolen har kompetence til at behandle det præjudicielle spørgsmål.

26. For så vidt angår sagens realitet har Kommissionen henledt opmærksomheden på artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 3577/92, hvoraf det utvetydigt fremgår, at krydstogtsaktiviteter er omfattet af begrebet »cabotagesejlads«. Som følge af, at krydstogter er omfattet af forordningens anvendelsesområde, er det Kommissionens opfattelse, at enhver fortolkning, der kan resultere i udelukkelsen af et væsentligt antal krydstogtsaktiviteter, bør undgås. Derfor er der ifølge Kommissionen ikke grundlag for at anvende den af Alpina River Cruises og Nicko Tours foreslåede fortolkning, som i øvrigt hverken støttes af ordlyden af forordning nr. 3577/92 eller dens formål.

5 — Sag C-323/03, Sml. I, s. 2161.

27. Med hensyn til det af Domstolen stillede spørgsmål vedrørende artikel 5 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund er Alpina River Cruises og Nicko Tours samt Kommissionen enige om at svare, at den pågældende aftale ikke indeholder nogen specifik henvisning til cabotagesejlads, ligesom den heller ikke indeholder nogen angivelse af, hvordan de i forordning nr. 3577/92 indeholdte betingelser herfor skal anvendes. Eftersom aftalen finder generel anvendelse på udførelsen af tjenesteydelser og ikke udtrykkeligt udelukker cabotagesejlads, må det imidlertid antages, at denne er omfattet af aftalen.

28. Sammenholdes aftalens artikel 5 med artikel 18 og 19 i aftalens bilag I, er resultatet efter Alpina Rivers Cruises og Nicko Tours' opfattelse, at de schweiziske rederier (dvs. dem, der er stiftet i henhold til schweizisk lovgivning, og som har forretningssted på schweizisk område) har tilladelse til – i maksimalt 90 dage om året – at udføre cabotagesejlads i en medlemsstat, såfremt de opfylder de samme betingelser, som den pågældende medlemsstat pålægger de nationale rederier. Kommissionen er derimod af den opfattelse, at en af disse betingelser er, at tjenesteydelsen udføres ved hjælp af skibe, som er registreret i Italien og fører italiensk flag.

VI – Bedømmelse

A – Betydningen og hensigtsmæssigheden af at omformulere det forelagte spørgsmål

29. Det kunne ved en første betragtning se ud til, at det af Consiglio di Stato forelagte spørgsmål ikke er relevant, hvis dets ordlyd opfattes bogstaveligt. Uanset om den omtvistede transportydelse er omfattet af begrebet »cabotagesejlads« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 3577/92, eller ej, forholder det sig nemlig således, at den pågældende forordning ikke finder anvendelse i nogen af tilfældene. I det første tilfælde fordi forordningen alene finder anvendelse på EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, og i det andet tilfælde fordi forordning nr. 3577/92 ikke finder anvendelse på transport ad indre vandveje.

30. Spørgsmålet er imidlertid ikke irrelevant, og det kan begrundes i, at transport ad indre vandveje i italiensk ret ikke udelukkende er forbeholdt EF-redere. Hvis det omtvistede krydstogt ikke kan kvalificeres som »cabotagesejlads« – i henhold til forordning nr. 3577/92, om end dette ikke længere er spørgsmålet – vil det som følge heraf være nødvendigt at kvalificere det som en transport ad indre vandveje, med de konsekvenser, der følger af national ret med hensyn til tvistens afgørelse i den foreliggende sag.

31. Alpina River Cruises og Nicko Tours har derimod anmodet om, at det af den forelæggende ret rejste spørgsmål omformuleres, så det ligeledes bliver muligt at undersøge, om anvendelsesområdet for forordning nr. 3577/92 omfatter krydstogsaktiviteter, der udøves i indre farvande med den ene undtagelse, at der foretages en sejlads på havet af omtrent en times varighed.

32. Der er efter min opfattelse grundlag for at omformulere spørgsmålet, som endvidere bør centreres omkring det af Alpina River Cruises og Nicko Tours angivne spørgsmål.

33. Consiglio di Stato har forelagt sit spørgsmål med udgangspunkt i, at det for at kunne foretage en præcisering af begrebet »cabotagesejlads«, dvs. »tjenesteydelser inden for søtransport«, i artikel 2 i forordning nr. 3577/92, er afgørende at fastslå, om begrebet omfatter krydstogter, som påbegyndes og afsluttes med ombordstigning og landgang af de samme passagerer i den samme havn i en medlemsstat, uanset om der foretages transit i andre havne i den pågældende medlemsstat.

34. Det er imidlertid min opfattelse, at det frem for alt er afgørende at fastslå, om der er tale om søtransport eller ej. Drøftelserne mellem parterne har netop været centreret omkring dette konkrete spørgsmål, som i sidste ende er afgørende for løsningen af realitetsspørgsmålet.

35. Dette skyldes, at spørgsmålet om, hvorvidt ombordstigning og landgang af de samme passagerer finder sted i den samme havn i en medlemsstat eller ej, bliver irrelevant, idet det tydeligt fremgår af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 3577/92, at »krydstogter« falder ind under den pågældende forordnings anvendelsesområde og dermed under alle omstændigheder udgør en transportydelse som omhandlet i forordningens artikel 1 og 2.

B – Antagelse til realitetsbehandling af det præjudicielle spørgsmål

36. Kommissionen har rejst tvivl om Domstolens kompetence til at udtale sig om det foreliggende præjudicielle spørgsmål. Kommissionen har således indledningsvis gjort gældende, at forordning nr. 3577/92 ikke under nogen omstændigheder er anvendelig i den foreliggende sag, eftersom den pågældende forordning ikke finder anvendelse på skibe, der fører schweizisk flag.

37. Ikke desto mindre har Kommissionen selv afvist tvivlen om, hvorvidt sagen skal antages til realitetsbehandling, idet den har anført, at det af den retsforordning, som er anvendelig i sagen – dvs. artikel 224 i sø- og luftfartsloven – fremgår, at cabotageydelse »i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92« er forbeholdt redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat.

38. Kommissionen har nærmere bestemt fortolket den nationale bestemmelse således, at hvis den tjenesteydelse, der er genstand for den foreliggende sag, ikke udgør »cabotagesejlads« i henhold til forordningen, vil forbeholdet i den nationale bestemmelse ikke kunne finde anvendelse, hvilket betyder, at redere fra tredjelande vil kunne udføre de omtvistede tjenesteydelser.

39. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at Domstolen har kompetence til at behandle spørgsmålet som følge af henvisningen til forordning nr. 3577/92 i den nationale retsforordning. Med henvisning til Domstolens faste retspraksis⁶ er Kommissionen af den opfattelse, at vi har at gøre med et tilfælde, hvor der i national lovgivning henvises til EU-retlige bestemmelser »med henblik på at fastsætte, hvilke regler der finder anvendelse på en situation, som ikke i sig selv henhører under EU-rettens anvendelsesområde«⁷.

40. Som Domstolen for nylig har bemærket i sin dom af 7. november 2013⁸, er det »afgjort i Unionens interesse, at bestemmelser eller begreber, der er hentet fra EU-retten, fortolkes ensartet, således at senere fortolkningsuoverensstemmelser undgås, såfremt den i national ret valgte regulering af situationer, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for den pågældende EU-retsakt, er hentet fra nævnte retsakt, for at sikre en ensartet behandling af interne situationer og situationer omfattet af EU-retten, uanset de vilkår, hvorunder de bestemmelser eller begreber, der er hentet fra EU-retten, skal anvendes [...]«.

41. Det spørgsmål, der således opstår, er, om Kommissionen har ret, når den slår til lyd for en afvisning af den indsigelse mod realitetsbehandlingen, som den selv har rejst, med henvisning til Domstolens faste retspraksis. Der findes ikke noget entydigt svar på spørgsmålet, men såfremt jeg har opfattet den nationale bestemmelse korrekt, mener jeg ikke, at Domstolen skal erklære sig inkompetent. Det er der to årsager til.

6 — Jf. bl.a. dom af 18.10.1990, forenede sager C-297/88 og C-197/89, Dzodzi, Sml. I, s. 3763, af 17.7.1997, sag C-28/95, Leur-Bloem, Sml. I, s. 4161, og af 14.12.2006, sag C-217/05, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, Sml. I, s. 11987.

7 — Punkt 18 i Kommissionens skriftlige indlæg.

8 — Sag C-313/12, Romeo, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis.

42. Den omtvistede nationale bestemmelse, dvs. artikel 224, stk. 1, i den italienske sø- og luftfartslov, er ganske rigtigt ejendommelig set ud fra det perspektiv, som vi her har med at gøre. Jeg finder det derfor hensigtsmæssigt at indlede med atter at gengive dens ordlyd: »Cabotageydelser mellem republikkens havne er i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 forbeholdt EF-redere, hvis skibe er registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat.«

43. Således »forbeholdes« cabotagesejlads i den italienske lov udelukkende EF-redere med henvisning til bestemmelserne i forordning nr. 3577/92. Det er netop rækkevidden af verbet »forbeholde«, som udgør kernen i den omtvistede bestemmelse.

44. Med den anvendte formulering foretager den italienske lovgiver således en »inkludering« og en »ekskludering« på én og samme tid.

45. På den ene side gengiver artikel 224, stk. 1, i sø- og luftfartsloven med en ren »deklaratorisk« virkning, hvad der allerede er fastsat med direkte virkning i forordning nr. 3577/92, dvs. at cabotagesejlads i Italien er tilladt for EF-redere. Dette er den »inkluderende« virkning af den nationale bestemmelse.

46. På den anden side – og her når vi ind til sagens kerne – har den omtvistede bestemmelse en »retsstiftende« virkning i den forstand, at der er tale om en virkning, som ikke er afledt af forordning nr. 3577/92, og som går ud på at »ekskcludere« dem, der ikke har status af EF-redere, fra at udføre cabotagesejlads i Italien, ligeledes i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning nr. 3577/92.

47. På denne måde, dvs. ved hjælp af denne dobbelte og samtidige foranstaltning, benytter den italienske lovgiver begrebet »cabotagesejlads« i forordning nr. 3577/92, ikke alene til at gengive, hvad der allerede er fastsat i forordningen, men derimod først og fremmest til at indføre en ekskluderende virkning, dvs. til at forhindre adgangen til cabotagesejlads for dem, der ikke har status af EF-redere, ligeledes i forordningens forstand.

48. Kort sagt kommer den italienske lovgivers beslutning om ikke at udvide princippet om fri udveksling af tjenesteydelser til at omfatte mere end, hvad der direkte følger af forordning nr. 3577/92, til udtryk gennem en efter min opfattelse direkte og ubetinget henvisning⁹. Det er en direkte henvisning, fordi den er udtrykkelig og utvetydig, og det er en ubetinget henvisning, fordi den ikke forudsætter, at der foreligger bestemte omstændigheder af nogen art. De tjenesteydelser inden for cabotagesejlads, hvortil der ikke er adgang for andre redere end EF-redere, »er« de samme som dem, der i definitionen heraf i forordning nr. 3577/92 garanterer adgang for EF-redere.

49. Anskuet på denne måde er den italienske lov således helt i tråd med Domstolens faste retspraksis, hvorefter Domstolen har kompetence til at fastlægge de regler, der finder anvendelse på en situation, som i sig selv ikke henhører under EU-retten anvendelsesområde¹⁰. Vi har således at gøre med et tilfælde, hvor »den i national ret valgte regulering [...] er hentet fra nævnte retsakt, for at sikre en ensartet behandling af interne situationer og situationer omfattet af EU-retten [...]«¹¹. I den foreliggende sag drejer det sig om begrebet »cabotagesejlads«, som således skal undergives en ensartet behandling såvel i interne situationer som i situationer omfattet af forordning nr. 3577/92.

50. På baggrund af det ovenstående mener jeg ligesom Kommissionen, at Domstolen har kompetence til at behandle det foreliggende præjudicielle spørgsmål.

9 — Jf. dom af 21.12.2011, sag C-482/10, Cicala, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis.

10 — Som f.eks. i Dzodzi-sagen.

11 — Romeo-dommen, præmis 22.

C – Om realiteten

51. Som jeg har haft lejlighed til at bemærke, rækker det spørgsmål, der skal besvares, ud over ordlyden af den forelæggende rets spørgsmål, idet det er nødvendigt at tage stilling til, om en transportydelse, som udføres på en yderst begrænset strækning til havs, kan anses for en »cabotagesejlads« i henhold til forordning nr. 3577/92.

52. Jeg mener, at dette spørgsmål skal besvares med den samme klare og direkte argumentation, hvormed Domstolen besvarede det forelagte spørgsmål i sagen Kommissionen mod Spanien.

53. Som generaladvokat Tizzano bemærkede i punkt 21 i sit forslag til afgørelse i sagen Kommissionen mod Spanien, er der »nemlig ingen tvivl om, at farvandet inden for ría de Vigo [Vigo-flodmundingen] er et havområde, og *dette er* i henhold til ordlyden af de nævnte bestemmelser [i forordning nr. 3577/92] *tilstrækkeligt* [¹²] til, at den transport, der foregår der, netop betragtes som »søtransport««. Domstolen fulgte denne argumentation i præmis 25 og 26 i dommen i sagen Kommissionen mod Spanien.

54. Det er i den foreliggende sag ligeledes indiskutabelt, at en del af skibet »Bellissimas« rute foregår til havs. Der er ganske vist tale om en yderst begrænset strækning i forhold til det pågældende skibs samlede rute, men det er efter min opfattelse tilstrækkeligt til at kvalificere transportydelsen som cabotagesejlads. I artikel 2 i forordning nr. 3577/92 sondres der ved definitionen af denne kategori nemlig ikke mellem, om den udgør den samlede rute eller blot en del heraf, og i lyset af den pågældende forordnings formål bør der derfor anlægges en fortolkning, som gør det muligt at kvalificere enhver transport som cabotagesejlads, uanset på hvor kort en strækning ruten passerer havet.

55. Som Domstolen har bemærket i sin dom i sagen Kommissionen mod Spanien, skal der »[v]ed fortolkningen af en fællesskabsbestemmelse [...] ikke blot tages hensyn til ordlyden, men også til den sammenhæng, hvori bestemmelsen indgår, og de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af«¹³. For så vidt angår forordning nr. 3577/92 har denne til formål »at gennemføre fri udveksling af tjenesteydelser i cabotagesejlads på de i forordningen fastlagte vilkår og med forbehold af de deri fastlagte undtagelser«¹⁴. Dvs. at en fortolkning, hvorefter transportydelser, der kun i begrænset omfang finder sted på havet, udelukkes fra begrebet cabotagesejlads, vil »hindre gennemførelsen af fri udveksling af potentielt betydelige tjenesteydelser inden for søtransport, som forordningen tilsigter«¹⁵.

56. Paradoksalt nok indebærer det ovenstående, at den af Alpina River Cruises og Nicko Tours leverede transportydelse udelukkes fra anvendelsesområdet for forordning nr. 3577/92 og dermed også fra den frie udveksling af tjenesteydelser, som forordningen tilsigter. Det ville imidlertid have været endnu mere paradoksalt, hvis det af Alpina River Cruises og Nicko Tours fremførte standpunkt blev antaget, da dette ville indebære, at skibe, som er registreret i en medlemsstat, og som fører dennes flag, ville blive udelukket fra den frie udveksling af tjenesteydelser, såfremt deres ruter blot i et minimalt omfang passerer havet.

12 — Min fremhævelse.

13 — Dommen i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 23, med henvisning til dom af 7.6.2005, sag C-17/03, VEMW m.fl., Sml. I, s. 4983, præmis 41.

14 — Dommen i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 24, med henvisning til dom af 20.2.2001, sag C-205/99, Analir m.fl., Sml. I, s. 1271, præmis 19.

15 — Dommen i sagen Kommissionen mod Spanien, præmis 25.

57. Det er her kun af betydning, at Domstolen fastsætter en definition af cabotagesejlads, som kan lette opfyldelsen af det tilsigtede formål i forordning nr. 3577/92 med hensyn til, hvem der er de naturlige adressater, dvs. medlemsstaterne, og dermed også deres borgere, idet den frie udveksling af tjenesteydelser for så vidt angår tredjelande skal forfølges gennem specifikke aftaler som den, der er indgået mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund, om end denne aftale imidlertid ikke finder anvendelse i den foreliggende sag.

58. Det ville nemlig ikke have haft nogen indvirkning på det ovenstående, hvis aftalen mellem Den Europæiske Union og Det Schweiziske Forbund i det omtvistede tilfælde havde haft betydning for anvendeligheden af forordning nr. 3577/92. Det er netop denne eventuelle anvendelighed, som Domstolen har anmodet parterne om at forholde sig til.

59. Spørgsmålet om, hvorvidt aftalen er anvendelig på det omtvistede tilfælde, kan efter min opfattelse løses uden større vanskelighed, da den omtvistede transportydelse udføres løbende i tidsrummet fra marts til november, hvilket blev fastslået i retsmødet på baggrund af besvarelsen fra Alpina River Cruises' repræsentant på det af Domstolen stillede spørgsmål. Dvs. at der med al tydelighed er tale om en tjenesteydelse, som overstiger 90 effektive arbejdsdage pr. kalenderår, hvilket i sig selv er tilstrækkeligt til, at den nævnte aftale ikke kan finde anvendelse, eftersom den alene forbyder restriktioner for levering af tjenesteydelser, som ikke overstiger dette tidsrum.

VII – Forslag til afgørelse

60. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg Domstolen at besvare det præjudicielle spørgsmål således:

»En transportydelse som den, der er genstand for den foreliggende sag, udgør en tjenesteydelse inden for søtransport i en medlemsstat som omhandlet i artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 3577/92.«