



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
PEDRO CRUZ VILLALÓN
prednesené 19. decembra 2013¹

Vec C-17/13

**Alpina River Cruises GmbH
Nicko Tours GmbH
proti**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podala Consiglio di Stato (Taliansko)]

„Námorná doprava — Nariadenie (EHS) č. 3577/92 — Pojem námorná kabotáž — Výletná plavba — Výletná plavba zahŕňajúca plavbu v lagúne, pobrežnom mori a po rieke — Nástup a výstup cestujúcich v tom istom prístave po uskutočnení zastávok v iných prístavoch“

1. Touto prejudiciálnou otázkou sa Consiglio di Stato pýta Súdneho dvora na význam a rozsah pojmu „námorná kabotáž“ v zmysle nariadenia (EHS) č. 3577/92² na účely jeho prípadného uplatnenia na okolnosti vo veci samej. Komisia však vyjadrila predbežnú pochybnosť o právomoci Súdneho dvora rozhodnúť o predloženej otázke, čo musí byť predmetom preskúmania bez ohľadu na to, že samotná Komisia napokon navrhuje, že uvedená pochybnosť musí byť vylúčená. Pokiaľ ide o vec samu, nemám pochybnosti o tom, že pojem „námorná kabotáž“ sa uplatní na okolnosti tohto prípadu.

I – Právny rámec

A – Právo Únie

1. Nariadenie č. 3577/92

2. Článok 1 nariadenia č. 3577/92 stanovuje vo svojom odseku 1: „Od 1. januára 1993 budú slobodu poskytovania námorných dopravných služieb v členskom štáte (námorná kabotáž) 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, vrátane plavidiel registrovaných v Euros, pokiaľ je tento register schválený Radou.“

¹ — Jazyk prednesu: španielčina.

² — Nariadenie 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).

3. Podľa článku 2 nariadenia č. 3577/92 na jeho účely:

- „1. 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 po mori medzi ktorýmkoľvek prístavom v členskom štáte a zariadením alebo stavbou situovanou v pevninskej plytčine tohto členského štátu; námorná preprava cestujúcich alebo tovaru medzi akýmkoľvek prístavom členského štátu a akýmkoľvek prístavom alebo pobrežným zariadením iného 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;

...“

4. Na základe článku 6 ods. 1 nariadenia č. 3577/92:

„Z vykonávania tohto nariadenia budú dočasne vyňaté tieto námorné dopravné služby v Stredozemnom mori a pri pobreží Španielska, Portugalska a Francúzska:

- výletné plavby do 1. januára 1995,

...“

2. Dohoda medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou³

5. V súlade s článkom 5 ods. 1 Dohody medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou „bez toho, aby boli dotknuté ostatné špecifické dohody medzi zmluvnými stranami, najmä dohody o poskytovaní služieb (vrátane dohody upravujúcej oblasť verejného obstarávania, pokiaľ sa vzťahuje na poskytovanie služieb), majú poskytovatelia služieb vrátane spoločností v súlade s ustanoveniami prílohy I právo poskytovať služby na území inej zmluvnej strany počas obdobia, ktorá nepresahuje 90 dní skutočného pracovného času v danom kalendárneho roku“ [*neoficiálny preklad*].

6. Článok 17 prílohy I Dohody medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou stanovuje:

„V rámci poskytovania služieb podľa článku 5 tejto dohody sa zakazuje:

- a) akékoľvek obmedzenie cezhraničného poskytovania služieb na území zmluvnej strany, ktoré nepresahuje 90 dní skutočného pracovného času v kalendárnom roku;

3 — Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Švajčiarskou konfederáciou na druhej strane o voľnom pohybe osôb [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 114, s. 6).

- b) akékoľvek obmedzenie práva na vstup a pobyt v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje článok 5 ods. 2 tejto dohody, pokiaľ ide o:
- i) štátnych príslušníkov členských štátov Európskeho spoločenstva alebo Švajčiarska, ktorí poskytujú služby a majú sídlo na inom území jednej zo zmluvných strán než územie príjemcu služieb;
 - ii) zamestnancov poskytovateľa služieb bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť, začlenených do legálneho trhu práce zmluvnej strany, ktorí poskytujú služby na území inej zmluvnej strany bez toho, aby tým bol dotknutý článok 1.“ *[neoficiálny preklad]*

7. Článok 18 prílohy I uvedenej dohody uvádza: „Ustanovenia článku 17 tejto prílohy sa vzťahujú na spoločnosti, ktoré boli založené v súlade s právnou úpravou členského štátu Európskeho spoločenstva alebo Švajčiarska a majú svoje sídlo, ústredie alebo hlavné miesto podnikania na území jednej zo zmluvných strán.“ *[neoficiálny preklad]*

8. Podľa článku 19 tejto prílohy: „Poskytovateľ služieb, ktorý má právo alebo povolenie poskytovať službu, môže na účely tohto poskytnutia svoju činnosť dočasne vykonávať v štáte, kde sa služba poskytuje, za rovnakých podmienok, aké tento štát ukladá vlastným štátnym príslušníkom v súlade s ustanoveniami tejto prílohy a prílohy II a III.“ *[neoficiálny preklad]*

B – Vnútroštátne právo

9. Článok 224 Codice della navigazione (zákoník lodnej dopravy)⁴ uvádza:

„1. Služba kabotáže medzi prístavmi Talianskej republiky je v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992 vyhradená pre majiteľov lodí Spoločenstva, ktorých plavidlá sú registrované v členskom štáte a plavia sa pod vlajkou uvedeného členského štátu, za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky na vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte.

2. Ustanovenie odseku 1 sa vzťahuje na lode, ktoré poskytujú námornú službu v prístavoch, prístaviskách a na plážach.“

II – Skutkové okolnosti

10. Prejudiciálna otázka bola podaná v rámci sporu medzi spoločnosťami Alpina River Cruises GmbH a Nicko Tours GmbH na jednej strane – t. j. švajčiarsky majiteľ lodí a nemecká spoločnosť používajúca motorovú loď „Bellissima“, ktorá sa plaví pod švajčiarskou vlajkou, – a talianskymi orgánmi na druhej strane v súvislosti s ich odmietnutím povoliť talianskej výletnej lodi prevádzkovej uvedenými spoločnosťami prejsť cez talianske teritoriálne vody.

11. Spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours zorganizovali sedemdnňovú výletnú plavbu zahŕňajúcu odchod z Benátok, prechod Benátskou lagúnou až po mesto Chioggia, ďalšiu plavbu po rieke Pád a návrat do Benátok rovnakou trasou. Počas plavby sa loď v ústí rieky Pád preplavila medzi prístavmi Chioggia a Porto Levante úsekou po mori, lebo loď „Bellissima“ nemohla preplávať prieplavom Brondolo, ktorý spája prístav Chioggia s riekou Pád.

4 — Dekrét č. 327 z 30. marca 1942, v znení uvedeného článku zmeneného článkom 7 ods. 2 legislatívneho dekrétu č. 457 z 30. decembra 1997, potvrdený so zmenami zákonom č. 30 z 27. februára 1998.

12. Talianske orgány odmietli vydať povolenie na plavbu úsekom Chioggia – Porto Levante na základe tvrdenia, že článok 224 zákonníka lodnej dopravy – ktorý odkazuje na nariadenie č. 3577/92 – vyhradzuje námornú kabotáž pre lode, ktoré sa plavia pod vlajkou členského štátu.

13. Spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours podali správnu žalobu, ktorú Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (Regionálny správny súd pre Benátky) zamietol. Consiglio di Stato (štátna rada), na ktorú bolo podané odvolanie, položila prejednávaniu prejudiciálnu otázku.

III – Prejudiciálna otázka

14. Položená prejudiciálna otázka znie takto:

„Má sa nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992 vykladať v tom zmysle, že sa vzťahuje na výletné plavby uskutočňované medzi prístavmi rovnakého členského štátu, pričom v týchto prístavoch nenastupujú a nevystupujú rôzni cestujúci, keďže predmetné výletné plavby sa začínajú a končia nástupom a výstupom tých istých cestujúcich v tom istom prístave členského štátu?“

15. Consiglio di Stato zastáva názor, že uplatňovanie nariadenia č. 3577/92 – a s tým spojený dôsledok, že plavba, ktorú plánovali spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours, je vyhradená pre majiteľov lodí Spoločenstva, – závisí od toho, či pojem „námorná kabotáž“, čiže „námorné dopravné služby“, definovaný v článku 2 uvedeného nariadenia zahŕňa výletné plavby, ktoré sa začínajú a končia nástupom a výstupom tých istých cestujúcich v tom istom prístave členského štátu, hoci sa daná loď plaví aj cez iné prístavy tohto štátu.

IV – Konanie pred Súdnym dvorom

16. Návrh na začatie prejudiciálneho konania bol doručený do kancelárie Súdného dvora 14. januára 2013.

17. Písomné pripomienky predložili účastníci konania vo veci samej, vláda Talianskej republiky a Komisia.

18. Účastníci konania boli vyzvaní, aby sa písomne vyjadrili, či článok 5 Dohody medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou o voľnom pohybe osôb v spojení s článkami 18 a 19 prílohy I tejto dohody môže mať za následok, že podmienky stanovené v nariadení č. 3577/92 pre námorné dopravné služby v rámci členských štátov uskutočnené prostredníctvom lodí pod vlajkou členského štátu sa uplatnia tiež na námorné dopravné služby v rámci členských štátov, ktoré nepresiahnu 90 dní v kalendárnom roku a uskutočnia sa prostredníctvom lodí pod švajčiarskou vlajkou.

19. Talianska vláda bola vyzvaná, aby sa písomne vyjadrila, či podľa jej názoru lode pod švajčiarskou vlajkou sú podľa právnych predpisov a administratívnej praxe Talianskej republiky oprávnené uskutočňovať výletné plavby vo vnútrozemských vodách Talianskej republiky a či v tomto ohľade považuje Dohodu medzi Európskou úniou a Švajčiarskom za relevantnú. V prípade kladnej odpovede boli talianske orgány vyzvané, aby vysvetlili, prečo správa prístavu Chioggia mohla v tejto veci neuplatniť rozhodnutie Ministero della marina mercantile (ministerstvo obchodného námorníctva) z 1. júna 1957 uvedené v návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

20. Na pojednávanie konané 24. októbra 2013 sa dostavila spoločnosť Alpina River Cruises a Komisia. Nedostavila sa talianska vláda, ktorá ani neodpovedala na otázky položené Súdnym dvorom, uvedené v bodoch 18 a 19.

V – Tvrdenia

21. Spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours sa domnievajú, že otázku treba preformulovať, aby bolo možné preskúmať aj to, či do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 3577/92 spadá výletná plavba uskutočnená vo vnútrozemských vodách s jedinou výnimkou plavby po mori s trvaním približne jednu hodinu. Sú presvedčení, že ak sa nariadenie č. 3577/92 uplatňuje iba na „námornú“ kabotáž, t. j. „na mori“, služba prakticky celá poskytnutá vo vnútrozemských vodách by zjavne nespádala do vecnej pôsobnosti uvedeného nariadenia, a nemala by sa teda zakázať podľa článku 224 zákonníka lodnej dopravy. Požadovaná služba preto podľa ich názoru mala byť povolená na základe rozhodnutia Ministero della marina mercantile z 1. júna 1957, ktorým bolo stanovené pravidlo povoľujúce lodiam, ktoré uskutočňujú službu poskytovanú najmä vo vnútrozemských vodách, námornú plavbu medzi prístavmi Chioggia a Porto Levante.

22. Na druhej strane obe spoločnosti uvádzajú, že prejednávaná vec sa líši od veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 9. marca 2006, Komisia/Španielsko⁵, lebo geologické vlastnosti Benátskej lagúny sú neporovnateľné s geologickými vlastnosťami takej rieky, ako je rieka Vigo. Nakoniec tvrdia, že sporná služba nezodpovedá pojmu „kabotáž“, ktorý znamená prepravu tovaru alebo cestujúcich medzi dvoma rozličnými bodmi, zatiaľ čo v tomto prípade ide o službu, ktorá sa začína a končí v tom istom prístave.

23. Talianska vláda tvrdila, že výletná plavba ako vo veci samej predstavuje „námorné dopravné služby v členskom štáte“, a preto je „námornou kabotážou“ v zmysle nariadenia č. 3577/92, pričom uviedla, že na splnenie cieľa liberalizácie, ktorý sleduje uvedené nariadenie, sa treba vyhnúť zužujúcemu výkladu jeho pojmov.

24. Komisia v prvom rade tvrdí, že nariadenie č. 3577/92 sa na tento prípad neuplatní, keďže sa netýka lodí plávajúcich pod vlajkou tretích štátov, akým je Švajčiarska konfederácia.

25. Bez ohľadu na to sa domnieva, že je potrebné odpovedať Consiglio di Stato, lebo sa zdá, že pravidlo, ktoré stanovuje článok 224 zákonníka lodnej dopravy, sa uplatňuje výlučne na služby obsiahnuté v pojme „námorná kabotáž“, na ktorý odkazuje nariadenie č. 3577/92. V tejto súvislosti by odkaz uvedeného pojmu na toto nariadenie znamenal, že Súdny dvor má právomoc rozhodnúť o návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

26. Pokiaľ ide o vec samu, Komisia sa odvoláva na článok 6 ods. 1 nariadenia č. 3577/92, z ktorého podľa nej jednoznačným spôsobom vyplýva, že výletné plavby sú obsiahnuté v pojme „námorná kabotáž“. Vzhľadom na začlenenie výletných plavieb do vecnej pôsobnosti nariadenia sa Komisia domnieva, že by bolo potrebné vyhnúť sa akémukoľvek výkladu, ktorý by mal za následok vylúčenie veľkého počtu výletných plavieb. Z tohto dôvodu by sa nemalo postupovať podľa výkladu, ktorý navrhujú spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours a ktorý nepodporuje ani znenie nariadenia č. 3577/92, ani jeho ciele.

27. Na otázku položenú Súdnym dvorom v súvislosti s článkom 5 Dohody medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours na jednej strane a Komisia na druhej strane odpovedali zhodne s tým, že uvedená dohoda neobsahuje žiadny špecifický odkaz na služby námornej kabotáže ani nešpecifikuje, akým spôsobom je potrebné uplatňovať podmienky ustanovené v tomto ohľade v nariadení č. 3577/92. Keďže sa však táto dohoda uplatňuje na poskytovanie služieb vo všeobecnosti a nevylučuje výslovne služby námornej kabotáže, je potrebné sa domnievať, že uvedená dohoda sa vzťahuje na tieto služby.

5 — Vec C-323/03, Zb. s. I-2161.

28. Z článku 5 dohody v súvislosti s článkami 18 a 19 jej prílohy I by pre spoločnosti Alpina Rivers Cruises a Nicko Tours vyplynulo, že švajčiarski majitelia lodí (to znamená spoločnosti založené podľa švajčiarskych právnych predpisov a usadené na švajčiarskom území) sú oprávnené poskytovať dočasne – najviac 90 dní v roku – služby námornej kabotáže v členskom štáte, ak splnia rovnaké podmienky ako tie, ktoré tento členský štát ukladá svojim vlastným majiteľom lodí. Komisia zastáva názor, že medzi tieto podmienky patrí podmienka, aby sa plavba poskytla na lodiach registrovaných v Taliansku a plávajúcich pod talianskou vlajkou.

VI – Posúdenie

A – O význame a vhodnosti preformulovať položenú otázku

29. Na prvý pohľad sa môže zdať, že otázka položená Consiglio di Stato nie je relevantná, ak sa posudzuje doslovne. Tak v prípade, ak dopravná služba, ktorá je predmetom sporu, spadá pod pojem „námorná kabotáž“ v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia č. 3577/92, ako aj v prípade, že pod tento pojem nespadá, totiž platí, že uplatnenie uvedeného nariadenia je vylúčené. V prvom prípade preto, lebo toto nariadenie sa uplatňuje iba na majiteľov lodí Spoločenstva, ktorí používajú lode registrované v členskom štáte a plavia sa pod vlajkou tohto členského štátu. V druhom prípade preto, lebo nariadenie č. 3577/92 sa neuplatňuje na riečnu dopravu.

30. Otázka však nie je bezvýznamná a v skutočnosti má význam, pretože talianske právne predpisy nevyklúčujú majiteľov lodí mimo Spoločenstva z riečnej dopravy. Ak by sa predmetná výletná plavba nemohla posudzovať ako „námorná kabotáž“ – v zmysle nariadenia č. 3577/92, aj keď to teraz nie je sporné, – mala by sa v dôsledku toho považovať za riečnu dopravu, a to s dôsledkami, ktoré z toho podľa vnútroštátneho práva vyplývajú pre rozhodnutie sporu v konaní vo veci samej.

31. Na druhej strane spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours požiadali, aby vnútroštátny súd preformuloval položenú otázku s cieľom, aby bolo taktiež možné preskúmať, či do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 3577/92 spadá výletná plavba uskutočnená vo vnútrozemských vodách s jedinou výnimkou plavby po mori v trvaní približne jednu hodinu.

32. Podľa môjho názoru je potrebné preformulovať otázku, ktorá by sa mala zamerať aj na otázku, ktorú nastolili spoločnosti Alpina River Cruises a Nicko Tours.

33. Consiglio di Stato totiž nastolila svoju otázku v tom zmysle, že rozhodujúce pre spresnenie pojmu „námorná kabotáž“, čiže „námorné dopravné služby“, definovaného v článku 2 nariadenia č. 3577/92 je, či zahŕňa výletnú plavbu, ktorá sa začína a končí nástupom a výstupom tých istých cestujúcich v tom istom prístave členského štátu, hoci sa daná loď plaví aj cez iné prístavy tohto štátu.

34. Podľa môjho názoru je však rozhodujúce najmä to, či ide, alebo nejde o *námornú* dopravu. Diskusia medzi účastníkmi konania sa totiž zamerala na túto konkrétnu otázku, od ktorej totiž v konečnom dôsledku závisí riešenie otázky vo veci samej.

35. Je tomu tak preto, lebo okolnosť, či sa nástup a výstup tých istých cestujúcich uskutoční, alebo neuskutoční v tom istom prístave členského štátu, je irelevantná od chvíle, keď z článku 6 ods. 1 nariadenia č. 3577/92 jasne vyplýva, že „výletné plavby“ spadajú do vecnej pôsobnosti uvedeného nariadenia, a preto v každom prípade predstavujú dopravnú službu v zmysle článkov 1 a 2.

B – O prípustnosti prejudiciálnej otázky

36. Komisia pochybuje o právomoci Súdneho dvora rozhodnúť o predloženej prejudiciálnej otázke. Najskôr tvrdila, že nariadenie č. 3577/92 by v žiadnom prípade nemalo byť priamo uplatniteľné na prípad prejednávany vo vnútroštátnom konaní, keďže uvedené nariadenie sa neuplatňuje na lode, ktoré sa plavia pod švajčiarskou vlajkou.

37. Samotná Komisia sa však zbavuje pochybnosti o prípustnosti v tom zmysle, že konštatuje, že ustanovenie uplatniteľné na túto vec – článok 224 zákonníka lodnej dopravy – vyhradzuje službu kabotáže „v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92“ pre majiteľov lodí, ktorých plavidlá sú registrované v členskom štáte a plavia sa pod vlajkou uvedeného členského štátu, za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky na vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte.

38. Komisia vykladá vnútroštátne ustanovenie v tom zmysle, že ak by predmetná služba za okolností tohto prípadu nepredstavovala „námornú kabotáž“ podľa nariadenia, výhrada obsiahnutá v uvedenom ustanovení by sa neuplatnila, čo by malo za následok, že majitelia lodí z tretích krajín by mohli poskytovať predmetné služby.

39. V tomto zmysle by podľa názoru Komisie odkaz vnútroštátnych právnych predpisov na nariadenie č. 3577/92 znamenal, že Súdny dvor má právomoc rozhodovať o tejto otázke. Komisia poukazuje na ustálenú judikatúru⁶ a v konečnom dôsledku zastáva názor, že ide o prípad vnútroštátneho práva, ktorý odkazuje na ustanovenia práva Únie „s cieľom stanoviť pravidlá uplatniteľné na situáciu, ktorá sama osebe nepatrí do pôsobnosti práva Únie“⁷.

40. Ako totiž nedávno pripomenul Súdny dvor v rozsudku zo 7. novembra 2013⁸ „existuje... konkrétny záujem Únie na tom, aby sa na účely predchádzania budúcim rozdielnym výkladom vykladali ustanovenia alebo pojmy prevzaté z práva Únie jednotne, pokiaľ vnútroštátna právna úprava prispôsobuje riešenia situácií, ktoré nepatria do pôsobnosti dotknutého aktu Únie, riešeniam upraveným uvedeným aktom, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s vnútroštátnymi situáciami a so situáciami upravenými právom Únie bez ohľadu na podmienky, za ktorých sa ustanovenia alebo pojmy prevzaté z práva Únie majú uplatniť...“.

41. Otázka, ktorá tak vzniká, znie, či Komisia má pravdu, keď na základe ustálenej judikatúry Súdneho dvora navrhuje, aby sa zamietla námietka neprípustnosti, ktorú sama predniesla. Otázka nemá jasnú odpoveď, ale ak som dobre pochopil význam vnútroštátneho ustanovenia, domnievam sa, že Súdny dvor by nemal vyhlásiť, že nemá dostatok právomoci. A to z nasledujúcich dôvodov.

42. Predmetné vnútroštátne ustanovenie, to znamená článok 224 ods. 1 zákonníka lodnej dopravy, je z nášho pohľadu určite osobitné. Preto je opodstatnené opätovne si pripomenúť jeho doslovné znenie: „Služba kabotáže medzi prístavmi Talianskej republiky je v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992 vyhradená pre majiteľov lodí Spoločenstva, ktorých plavidlá sú registrované v členskom štáte a plavia sa pod vlajkou uvedeného členského štátu, za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky na vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte.“

43. Taliansky zákon teda „vyhradzuje“ službu kabotáže výlučne pre majiteľov lodí Spoločenstva s odkazom na ustanovenie nariadenia č. 3577/92. Pre predmetné ustanovenie je kľúčový práve rozsah slovesa „vyhradiť“.

6 — Napríklad rozsudky z 18. októbra 1990, Dzodzi (C-297/88 a C-197/89, Zb. s. I-3763); zo 17. júla 1997, Leur-Bloem (C-28/95, Zb. s. I-4161); zo 14. decembra 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (C-217/05, Zb. s. I-11987).

7 — Bod 18 písomných pripomienok Komisie.

8 — Vec Romeo (C-313/12, bod 22 a citovaná judikatúra).

44. Taliansky zákonodarca totiž tým, že postupuje uvedeným spôsobom, uskutočňuje súčasne dvojité úkon „začlenenia“ a „vylúčenia“.

45. Po prvé článok 224 ods. 1 zákonníka lodnej dopravy, majú iba „deklaratórny“ účinok, opakuje to, čo už ustanovuje nariadenie č. 3577/92 s priamym účinkom, teda, že služba kabotáže je v Taliansku otvorená pre majiteľov lodí Spoločenstva. To je „inkluzívny“ účinok vnútroštátneho ustanovenia.

46. Po druhé, a to je obzvlášť zaujímavé, predmetné ustanovenie má „konštitutívny účinok“ – v zmysle toho, že ide o účinok, ktorý nevyplýva z nariadenia č. 3577/92, – spočívajúci vo „vylúčení“ z poskytovania služieb kabotáže v Taliansku tých, ktorí nemajú postavenie majiteľov lodí Spoločenstva, a to taktiež v zmysle samotného nariadenia č. 3577/92.

47. Takýmto spôsobom, teda týmto dvojitém a súbežným úkonom, taliansky zákonodarca používa pojem „námorná kabotáž“ z nariadenia č. 3577/92 nielen na to, aby zopakoval, čo toto nariadenie ustanovuje, ale najmä aby s vylučujúcim účinkom zamietol prístup k službám kabotáže tým, ktorí nemajú postavenie majiteľov lodí Spoločenstva tiež v zmysle samotného nariadenia.

48. Keď sa to teda zhrnie, rozhodnutie talianskeho zákonodarcu nerozšíriť slobodu poskytovania služieb nad rámec toho, čo priamo vyplýva z nariadenia č. 3577/92, sa uskutočňuje prostredníctvom odkazu, ktorý chápem ako priamy a nepodmienečný.⁹ Je to priamy odkaz, lebo je výlučný a jednoznačný, a je nepodmienečný, lebo nepodlieha akémukoľvek súbehu okolností. Služby námornej kabotáže, ku ktorým sa prístup zamietá pre majiteľov lodí mimo Spoločenstva, „sú“ tie isté služby, ku ktorým sa prístup zaručuje pre majiteľov lodí Spoločenstva v ich vymedzení podľa nariadenia č. 3577/92.

49. Takto by taliansky zákon úplne zodpovedal hypotéze uvedenej v ustálenej judikatúre Súdneho dvora, ktorá potvrdzuje jeho právomoc stanoviť pravidlá, ktoré sa uplatnia v situácii, ktorá sama osebe nepatrí do pôsobnosti práva Únie¹⁰. Išlo by totiž o situáciu, v ktorej „vnútroštátna právna úprava prispôsobuje riešenia situácií, riešeniam upraveným uvedeným aktom, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s vnútroštátnymi situáciami a so situáciami upravenými právom Únie...“¹¹. V súvislosti s prejednávaným prípadom by išlo o pojem „námorná kabotáž“, s ktorým sa musí zaobchádzať rovnako vo vnútroštátnych situáciách, ako aj v tých, ktoré upravuje nariadenie č. 3577/92.

50. Možno zhrnúť, že rovnako ako Komisia zastáva názor, že Súdny dvor má právomoc rozhodnúť o tejto prejudiciálnej otázke.

C – O veci samej

51. Ako som uviedol, otázka, na ktorú je nad rámec pojmov použitých vnútroštátnym súdom potrebné odpovedať, je otázkou o tom, či poskytovanie dopravných služieb uskutočnených po mori na veľmi obmedzenom úseku sa môže považovať za „námornú kabotáž“ v zmysle nariadenia č. 3577/92.

52. Domnievam sa, že na túto otázku je potrebné odpovedať s rovnakým jasným a priamym odôvodnením, s ktorým Súdny dvor odpovedal na otázku položenú v už citovanej veci Komisia/Španielsko.

9 — Pozri rozsudok z 21. decembra 2011, Cicala (C-482/10, Zb. s. I-14139, bod 19 a tam citovanú judikatúru).

10 — V tomto zmysle pozri už citovanú vec Dzodzi.

11 — Romeo (už citovaný, bod 22).

53. Ako uviedol generálny advokát Tizzano v bode 21 svojich návrhov v už citovanej veci Komisia/Španielsko, „je nepochybné, že vody zálivu Vigo sú morskými vodami, a to podľa znenia citovaných ustanovení [nariadenia č. 3577/92] *stačí*¹² na to, aby sa preprava, ktorá sa v nich vykonáva, považovala práve za prepravu „po mori“. Toto odôvodnenie si Súdny dvor osvojil v bodoch 25 a 26 už citovaného rozsudku Komisia/Španielsko.

54. V tejto veci je takisto nesporné, že časť trasy lode „Bellissima“ vedie po mori. Určite ide o veľmi malú časť v porovnaní s celou trasou, ktorú sleduje táto loď, ale podľa môjho názoru je dostatočné označiť dopravnú službu za námornú kabotáž, keďže článok 2 nariadenia č. 3577/92 nevymedzuje túto kategóriu vo vzťahu k celej trase alebo jej časti, a preto na základe splnenia cieľa sledovaného nariadením by sa mal zvoliť výklad, ktorý umožní považovať akúkoľvek dopravu po mori bez ohľadu na dĺžku trasy, aj keby bola minimálna, za námornú kabotáž.

55. Slovom Súdneho dvora v už citovanom rozsudku Komisia/Španielsko, „pri výklade ustanovenia práva Spoločenstva je nutné vziať do úvahy nielen jeho doslovné znenie, ale aj vzájomný kontext a ciele, ktoré Spoločenstvo sleduje právnou úpravou, ku ktorej patrí“¹³. A v prípade nariadenia č. 3577/92 jeho cieľom je „uplatnenie slobodného poskytovania služieb na námornú kabotáž, s podmienkami a výnimkami, ktoré sú v ňom ustanovené“¹⁴. V tejto súvislosti výklad, ktorý by z pojmu námorná kabotáž vylúčil dopravné služby, ktoré sa uskutočňujú v minimálnej miere po mori, by „znamenal vylúčiť z liberalizácie sledovanej nariadením súhrn potenciálne dôležitých námorných dopravných služieb“¹⁵.

56. Je určitým paradoxom, že z uvedeného vyplýva, že dopravná služba poskytnutá spoločnosťami Alpina River Cruises a Nicko Tours je vylúčená z pôsobnosti nariadenia č. 3577/92, a teda z liberalizácie, ktorú toto nariadenie sleduje. Bolo by však väčším paradoxom, ak by prijatím tvrdenia spoločností Alpina River Cruises a Nicko Tours boli z liberalizácie vylúčené lode, ktoré sú registrované v členských štátoch a plavia sa pod ich vlajkami, ak idú po trase, ktorá iba v minimálnej miere vedie po mori.

57. Tu je dôležité iba to, aby Súdny dvor vymedzil námornú kabotáž, čo uľahčí dosiahnutie cieľa sledovaného nariadením č. 3577/92, pokiaľ ide o to, kto sú jeho prirodzení adresáti, teda členské štáty a s nimi ich štátni príslušníci. Predpokladá sa, že liberalizácia služieb, pokiaľ ide o tretie štáty, sa musí hľadať prostredníctvom špecifických dohôd: ako je tá, ktorá je uzavretá medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou, ktorá však v tomto prípade nie je uplatniteľná.

58. Nič z uvedeného by totiž nemalo byť ohrozené vplyvom, ktorý by v spornom prípade mohla mať Dohoda medzi Európskou úniou a Švajčiarskou konfederáciou o uplatniteľnosti nariadenia č. 3577/92. Súdny dvor vyzval účastníkov konania, aby sa k možnému vplyvu uvedenej dohody vyjadrili.

59. Podľa môjho názoru sa otázka uplatniteľnosti dohody na sporný prípad vyrieši bez väčších ťažkostí, pokiaľ sa sporná dopravná služba poskytuje nepretržite od marca do novembra, ako bolo možné vyvodiť na pojednávaní z odpovede právneho zástupcu spoločnosti Alpina River Cruises na otázku položenú Súdnym dvorom. To znamená, že všetko naznačuje tomu, že ide o službu, ktorá presahuje 90 pracovných dní v kalendárnom roku, čo je samo osebe postačujúce na vylúčenie uplatnenia spomínanej dohody, ktorá zakazuje iba také obmedzenia poskytovania služieb, ktoré nepresiahnu uvedené časové ohraničenie.

12 — Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

13 — Rozsudok Komisia/Španielsko (už citovaný, bod 23), s citovaným rozsudkom zo 7. júna 2005, VEMW a i. (C-17/03, Zb. s. I-4983, bod 41).

14 — Rozsudok Komisia/Španielsko (už citovaný, bod 24), s odkazom na rozsudok z 20. februára 2001, Analir a i. (C-205/99, Zb. s. I-1271, bod 19).

15 — Komisia/Španielsko (už citovaný, bod 25).

VII – Návrh

60. Na základe uvedených úvah navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku takto:

Dopravná služba ako tá, ktorá je predmetom sporu v konaní *vo veci samej*, predstavuje námornú dopravnú službu v členskom štáte v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia č. 3577/92.