

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 18ης Ιουνίου 1998 ***

Στην υπόθεση C-266/96,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Tribunale di Genova (Ιταλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Corsica Ferries France SA

και

Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 3, 5, 30, 59, 85, 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. Gulmann, πρόεδρο τμήματος, M. Wathelet (εισηγητή), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Fennelly

γραμματέας: D. Louterman-Hubeau, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Corsica Ferries France SA, εκπροσωπούμενη από τους G. Conte και G. Giacomini, δικηγόρους Γένουας,
- το Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, εκπροσωπούμενο από τους A. Tizzano, δικηγόρο Νάπολης, και F. Munari, δικηγόρο Γένουας,
- το Gruppo Ormeggiatori del Golfo de La Spezia Coop. arl, εκπροσωπούμενο από τους S. M. Carbone και G. Sorda, δικηγόρους Γένουας, και G. M. Roberti, δικηγόρο Νάπολης,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον καθηγητή U. Leanza, προϊστάμενο της υπηρεσίας διπλωματικών διαφορών του Υπουργείου Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον P. G. Ferri, avvocato dello Stato,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον G. Marengo, κύριο νομικό σύμβουλο, και την L. Pignataro, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Corsica Ferries France SA, εκπροσωπούμενης από τους G. Conte και G. Giacomini, του Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, εκπροσωπούμενου από τον F. Munari, του Gruppo Ormeggiatori di Golfo di La Spezia Coop. arl, εκπροσωπούμενου από τους S. M. Carbone, G. Sorda, και G. M. Roberti, της Ιταλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον G. Aiello, avvocato dello Stato, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την L. Pignataro, κατά τη συνεδρίαση της 6ης Νοεμβρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 22ας Ιανουαρίου 1998,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 5ης Ιουλίου 1996, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Αυγούστου 1996, το Tribunale di Genova υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, διάφορα προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 3, 5, 30, 59, 85, 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ, καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1).
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκνυσαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Corsica Ferries France SA (στο εξής: Corsica Ferries) και του Gruppo Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl (ομίλου των λιμενεργατών που ασχολούνται με την πρυμνοδέτηση στον λιμένα της Γένουας, στο εξής: επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της Γένουας), του Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (ομίλου των λιμενεργατών που ασχολούνται με την πρυμνοδέτηση στον λιμένα της La Spezia, στο εξής: επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της La Spezia) καθώς και του ministero dei Trasporti e della Navigazione (Υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας).

- 3 Η Corsica Ferries είναι εταιρία γαλλικού δικαίου η οποία εκτελεί από την 1η Ιανουαρίου 1994, ως επιχείρηση θαλασσίων μεταφορών, δρομολόγια τακτικής γραμμής με πλοία πορθμεία μεταξύ της Κορσικής και διαφόρων ιταλικών λιμένων, όπως η Γένουα και η La Spezia. Η Corsica Ferries χρησιμοποιεί προς τον σκοπό αυτό πλοία φέροντα τη σημαία του Παναμά, χρονοναυλωμένα από την Tourship Ltd, με έδρα το Jersey. Η Corsica Ferries και η Tourship Ltd ελέγχονται από την Tourship SA, εταιρία λουξεμβουργιανού δικαίου με έδρα το Λουξεμβούργο. Κατά το διάστημα 1994 έως 1996, η Corsica Ferries κατέβαλε στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia ορισμένα ποσά λόγω των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως (προσορμίσσεως και εξορμίσσεως των πλοίων) που προέκυψαν κατά την πλεύριση των πλοίων που εκμεταλλεύεται στους λιμένες αυτούς.
- 4 Η Corsica Ferries κατέβαλε τα ποσά αυτά διατυπώνοντας πάντοτε ρητές επιφυλάξεις, επισημαίνοντας ότι η υποχρέωση χρησιμοποίησης των υπηρεσιών των εν λόγω επιχειρήσεων συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και ότι τα ζητηθέντα από αυτήν ποσά προκύπτουν από την εφαρμογή τιμών που δεν συνδέονται με το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών και έχουν καταστεί υποχρεωτικές κατά παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού του κοινοτικού δικαίου.
- 5 Στις 2 Ιουλίου 1996, η Corsica Ferries προσέφυγε, βάσει του άρθρου 633 του ιταλικού κώδικα πολιτικής δικονομίας, στο Tribunale di Genova με αίτημα την έκδοση διαταγής πληρωμής κατά της επιχείρησης πρυμνοδετήσεως της Γένουας για το ποσό των 669 838 425 ιταλικών λιρών (LIT), κατά της επιχείρησης πρυμνοδετήσεως της La Spezia για το ποσό των 188 472 802 LIT, καθώς και, ως εις ολόκληρον ευθυνομένου, κατά του Υπουργείου Μεταφορών και Ναυτιλίας για το ποσό των 858 311 227 LIT, νομιμοτόκως. Κατά την άποψη της Corsica Ferries, η έκδοση αυτής της διαταγής πληρωμής δικαιολογείται λόγω του ότι οι πληρωμές που πραγματοποίησε έγιναν αχρεωστήτως. Συναφώς, η Corsica Ferries ανέπτυξε, μεταξύ άλλων, δύο κατηγορίες επιχειρημάτων.
- 6 Πρώτον, οι τιμές που εφαρμόζονται για τις υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως στους εν λόγω λιμένες δεν έχουν καμία σχέση με το κόστος των πράγματι παρεχομένων υπηρεσιών στα πλοία από τους λιμενεργάτες πρυμνοδετήσεως και, επιπλέον, διαφέρουν από τον ένα λιμένα στον άλλο, οπότε συνιστούν εμπόδιο τόσο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, που διασφαλίζεται στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών με τον κανονισμό 4055/86, όσο και στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, που διασφαλίζεται με το άρθρο 30 της Συνθήκης.

- 7 Δεύτερον, οι πληρωμές αυτές επιβάλλονται κατά παράβαση των κανόνων της Συνθήκης περί ανταγωνισμού. Η παράβαση αυτή προκύπτει όχι μόνον από το ότι οι τιμές είναι το προϊόν συμφωνιών μεταξύ ενώσεων επιχειρήσεων που απαγορεύονται από το άρθρο 85 της Συνθήκης, αλλά και από το ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia καταχρώνται, κατά παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης, της δεσπόζουσας θέσεως που κατέχουν σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, εφαρμόζοντας άνισες τιμές, εμποδίζοντας τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν το δικό τους ειδικευμένο προσωπικό για τις υπηρεσίες προσορμίσεως και καθορίζοντας διαφορετικές τιμές ανά λιμένα για ισοδύναμες παροχές προς παρόμοια πλοία.
- 8 Προς στήριξη της αιτήσεώς της κατά της Ιταλικής Δημοκρατίας ως εις ολόκληρον ευθυνομένης για την απόδοση των ποσών που ισχυρίζεται ότι της οφείλονται, η Corsica Ferries στηρίζεται στην ευθύνη του κράτους αυτού λόγω του ότι το κράτος αυτό δεν μεσολάβησε ώστε να σταματήσει τις παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου, των οποίων η Corsica Ferries θεωρεί ότι είναι θύμα.
- 9 Από την εφαρμοστέα στην κύρια δίκη κανονιστική ρύθμιση προκύπτει ότι οι υπηρεσίες προσορμίσεως διέπονται από τον Codice della navigazione (ναυτιλιακό κώδικα, στο εξής: κώδικας), το Regolamento per la navigazione marittima (κανονισμού για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, στο εξής: κανονισμός) και, για κάθε λιμένα, από τις διατάξεις που εκδίδει η αρμόδια τοπική ναυτιλιακή αρχή.
- 10 Δυνάμει των άρθρων 62 και 63 του κώδικα, ο λιμενάρχης ρυθμίζει και ελέγχει την είσοδο και έξοδο, τη μετακίνηση, την αγκυροβόληση και την πρυμνοδέτηση των πλοίων στον λιμένα, διατάσσει τους χειρισμούς προσορμίσεως και εξορμίσεως· επιβάλλει, σε περίπτωση ανάγκης, αυτεπαγγέλτως την εκτέλεση συγκεκριμένων χειρισμών, με έξοδα του πλοίου, και, τέλος, διατάσσει, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, να κοπούν οι κάβοι.

- 11 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 116 του κώδικα, οι λιμενεργάτες πρυμνοδετήσεως υπάγονται στην κατηγορία του προσωπικού που παρέχει λιμενικές υπηρεσίες. Οι συγκεκριμένοι γι' αυτούς κανόνες περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο VI (άρθρα 208 έως 214) του κανονισμού. Το άρθρο 209 του κανονισμού αναθέτει την κανονιστική ρύθμιση της υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως στον λιμενάρχη ο οποίος διασφαλίζει την ομαλή παροχή της υπηρεσίας αναλόγως των αναγκών του λιμένα και μπορεί, μεταξύ άλλων, να συστήσει όμιλο λιμενεργατών στους λιμένες όπου υφίσταται τέτοια ανάγκη. Τέλος, το άρθρο 212 του κανονισμού ορίζει ότι, για κάθε λιμένα, τις τιμές των υπηρεσιών προσορμίσσεως καθορίζει ο προϊστάμενος της ναυτιλιακής περιφέρειας.
- 12 Η συγκεκριμένη κανονιστική ρύθμιση που εφαρμόζεται στον λιμένα της Γένουας αποτελείται από τον κανονισμό 759 της 1ης Ιουνίου 1953, που εκδόθηκε από τον πρόεδρο του Consorzio autonomo del porto di Genova (αυτόνομη κοινοπραξία του λιμένα της Γένουας), ο οποίος συνέστησε τον όμιλο των λιμενεργατών πρυμνοδετήσεως του λιμένα της Γένουας, καθώς και από τον κανονισμό σχετικά με τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και τη λιμενική αστυνομία του λιμένα της Γένουας, που εκδόθηκε την 1η Μαρτίου 1972, το άρθρο 13 του οποίου ορίζει ότι:

«η προσφυγή στις υπηρεσίες των λιμενεργατών που ασχολούνται με την πρυμνοδέτηση κατά τους χειρισμούς προσορμίσσεως και εξορμίσσεως των πλοίων είναι προαιρετική (...).

Στην περίπτωση που το πλοίο δεν ζητεί τις υπηρεσίες των ασχολουμένων με την πρυμνοδέτηση λιμενεργατών, οι εργασίες προσορμίσσεως πρέπει να εκτελούνται αποκλειστικά από το πλήρωμα του πλοίου».

- 13 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, η δεύτερη παράγραφος της διατάξεως αυτής καθιστά στην πράξη υποχρεωτική την προσφυγή στις υπηρεσίες της επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως της Γένουας.

- 14 Η συγκεκριμένη κανονιστική ρύθμιση που εφαρμόζεται στον λιμένα της La Spezia περιλαμβάνεται στην υπ' αριθ. 20 απόφαση της 16ης Ιουλίου 1968 του προϊσταμένου της ναυτιλιακής περιφέρειας της La Spezia. Το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής συνιστά όμιλο των απασχολουμένων με την πρυμνοδετήρηση λιμενεργατών. Σύμφωνα με το άρθρο 2, ο όμιλος αυτός

«παρέχει τις υπηρεσίες προσορμίσεως και εξορμίσεως των πλοίων μεριμνώντας για την ασφάλεια του λιμένα. Η εν λόγω υπηρεσία είναι υποχρεωτική για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 τόνων. Τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας μπορούν να εκτελούν τους εν λόγω χειρισμούς με το πλήρωμα του πλοίου υπό τον όρο να μην εμποδίζουν την κυκλοφορία και να μη θέτουν σε κίνδυνο ούτε την ασφάλεια του λιμένα ούτε του πληρώματος. Απαγορεύεται ρητώς να καλείται, για την εκτέλεση των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως, κάθε πρόσωπο μη ανήκον στον προαναφερθέντα όμιλο λιμενεργατών.»

- 15 Όσον αφορά την τιμολόγηση των υπηρεσιών προσορμίσεως, η περιλαμβανόμενη στη διάταξη περί παραπομπής έκθεση, που έχει ως πλαίσιο συνοπτική και όχι κατ' αντιμωλία διαδικασία, η οποία συνεπώς αναπαράγει μόνον τα πραγματικά περιστατικά και τους νομικούς ισχυρισμούς που προέβαλε η Corsica Ferries, διαφέρει της εκθέσεως των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia, της Ιταλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής. Παρ' όλον ότι το Δικαστήριο υπέβαλε σχετικά γραπτή ερώτηση στην Corsica Ferries, δεν ελήλθε συμφωνία επί ορισμένων πτυχών, διότι οι διάδικοι εξακολούθησαν να έχουν διαφορετική άποψη σε ορισμένα σημεία.

- 16 Σύμφωνα με τη διάταξη περί παραπομπής, κανένα νομοθετικό κείμενο δεν καθορίζει τα κριτήρια προς τα οποία πρέπει να συμμορφώνεται ο λιμενάρχης κάθε λιμένα για τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως. Οι τιμές αυτές καθορίζονται μερικές φορές κατόπιν συμφωνιών μεταξύ των επιχειρήσεων του τομέα και στη συνέχεια καθίστανται εκτελεστές με διοικητική πράξη.

- 17 Αντιθέτως, σύμφωνα με την άποψη των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia, της Ιταλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο νόμος υπ' αριθ. 160/89, της 5ης Μαΐου 1989 (*GURI* υπ' αριθ. 139, της 16ης Ιουνίου 1989), που ορίζει στο άρθρο 9, παράγραφος 7, ότι ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θεσπίζει, σε εθνικό επίπεδο, τους

κανόνες εναρμονίσεως των τιμών σχετικά με τις λιμενικές υπηρεσίες και εργασίες, κατόπιν διαβουλεύσεως με τις πλέον αντιπροσωπευτικές συνδικαλιστικές οργανώσεις του τομέα σε εθνικό επίπεδο, τους άλλους κοινωνικούς εταίρους και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Η ούτως προβλεπόμενη αναδιάρθρωση των τιμών ρυθμίστηκε, μεταξύ άλλων, με την εγκύκλιο υπ' αριθ. 8/1994, της 19ης Σεπτεμβρίου 1994, του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία καθορίζει τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθούν οι λιμενικές αρχές για τον καθορισμό των τιμών.

- 18 Σύμφωνα με τους ίδιους διαδίκους, οι τιμές υπολογίζονται κατ' αυτόν τον τρόπο βάσει ενός τύπου που έχει ως αντικείμενο να κατανέμει αναλογικά, μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών χρηστών των λιμένων, τις συνδεδεμένες με την εκτέλεση της υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως δαπάνες. Για την εφαρμογή των τιμών, οι χρήστες κατανέμονται σε διάφορες κατηγορίες αναλόγως της ολικής χωρητικότητας των πλοίων και μπορούν να ζητούν εκπτώσεις για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα πλοία πορθμεία, ή εκπτώσεις που συνδέονται με τη συχνότητα της προσεγγίσεως στους λιμένες. Το ύψος της τιμής, το οποίο ισχύει για δύο έτη, υπολογίζεται ανάλογα με τον συνολικό κύκλο εργασιών που προβλέπεται για κάθε επιχείρηση πρυμνοδετήσεως, ο οποίος εξαρτάται από την κίνηση του λιμένα. Πριν από την απόφαση της λιμενικής αρχής που καθορίζει τις τιμές για κάθε λιμένα, οι ενδιαφερόμενοι, τόσο από απόψεως ζητήσεως όσο και προσφοράς, μπορούν να προβάλουν την άποψή τους.
- 19 Οι τιμές για τους λιμένες της Γένουας και της La Spezia δημοσιεύθηκαν με αποφάσεις της 20ής Οκτωβρίου και 27ης Σεπτεμβρίου 1994 αντίστοιχα.
- 20 Κατά την άποψη του Tribunale di Genova, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia παρέχουν υπηρεσίες στην Corsica Ferries, η οποία προσφέρει υπηρεσίες εμπόρευμα στο πλαίσιο του κανονισμού 4055/86· οι επιχειρήσεις αυτές συνιστούν επιχειρήσεις υπό την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης και έχουν αποκλειστικά δικαιώματα σε σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς. Το εθνικό δικαστήριο, διερωτώμενο αν η φύση των αποκλειστικών δικαιωμάτων, ο υποχρεωτικός χαρακτήρας της υπηρεσίας, οι λεπτομέρειες εφαρμογής του καθορισμού των τιμών και το ύψος τους μπορούν να εμποδίζουν τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές εμπορευμάτων

και υπηρεσιών, να οδηγούν τις επιχειρήσεις που κατέχουν τα δικαιώματα αυτά να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους κατά τρόπο καταχρηστικό και να επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, καθόσον οι δαπάνες μετακυλίνουν στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, αποφάσισε, κατά συνέπεια, να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

- «1) Πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 30 της Συνθήκης υπό την έννοια ότι εμποδίζει το να απαγορεύεται, με την κανονιστική ρύθμιση και/ή τη διοικητική πρακτική ενός κράτους μέλους, στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών να προσορμίζουν και εξορμίζουν τα πλοία τους που καταπλέουν και/ή αποπλέουν από λιμάνια του πρώτου κράτους μέλους, εκτός εάν αυτά κάνουν χρήση των υπηρεσιών που παρέχει επιτόπια επιχείρηση στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως των εργασιών προσορμίσεως και εξορμίσεως, έναντι καταβολής στην εν λόγω επιχείρηση αμοιβής, και μάλιστα υπέρρογκης σε σχέση προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών;
- 2) Εμποδίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, — σε συνδυασμό προς το άρθρο 59 της Συνθήκης — να καθίσταται υποχρεωτική σε ένα κράτος μέλος η παροχή της υπηρεσίας προσορμίσεως, με ταυτόχρονη εφαρμογή στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, κατά τον κατάπλου και τον απόπλου των πλοίων τους από λιμάνια του πρώτου κράτους μέλους, τιμών καθοριζομένων όχι με νόμο, αλλ' απλώς κατά τη διακριτική ευχέρεια της διοικήσεως;
- 3) Αντιβαίνει προς τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3, 5, 90, παράγραφος 1, 85 και 86 της Συνθήκης η κανονιστική ρύθμιση και/ή η διοικητική πρακτική ενός κράτους μέλους που αναθέτει σε μια εγκατεστημένη σ' αυτό επιχείρηση αποκλειστικό δικαίωμα ασκήσεως της υπηρεσίας προσορμίσεως, που της επιτρέπει: να παρέχει την εν λόγω υπηρεσία υποχρεωτικώς, να απαιτεί την καταβολή αμοιβής και μάλιστα υπέρρογκης σε σχέση προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών και να εφαρμόζει τιμές που έχουν καθοριστεί μέσω συνεννοήσεων και/ή κατά τη διακριτική ευχέρεια της διοικήσεως και ανόμοιους όρους τιμολογήσεως, από το ένα λιμάνι στο άλλο, ακόμη και για ισοδύναμες παροχές;»

Επί του παραδεκτού

- 21 Η Ιταλική Κυβέρνηση και οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia αμφισβητούν το παραδεκτό των υποβληθέντων ερωτημάτων για λόγους που συνδέονται, αφενός, με τη φύση της ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου διαδικασίας και, αφετέρου, με το αλυσιτελές των ερωτημάτων για την ενώπιόν του διαφορά.
- 22 Πρώτον, όσον αφορά τη φύση της ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου διαδικασίας, η Ιταλική Κυβέρνηση υπενθύμισε ότι πρόκειται για συνοπτική και όχι για κατ' αντιμωλία διαδικασία, η οποία μπορεί να έχει κινηθεί από οποιονδήποτε επιδιώκει την ικανοποίηση της απαιτήσεώς του βάσει γραπτής αποδείξεως προκειμένου να επιτύχει, χωρίς την ακρόαση του ετέρου μέρους, την έκδοση διαταγής πληρωμής, η ενδεχόμενη δε κατ' αντιμωλία διαδικασία μπορεί να λάβει χώρα μόνο μεταγενέστερα όταν ο ηττηθείς διάδικος ασκήσει ανακοπή κατά της εν λόγω διαταγής πληρωμής. Κατά την άποψη της Ιταλικής Κυβερνήσεως, η έλλειψη του κατ' αντιμωλία χαρακτήρα και η αδυναμία συλλογής αποδεικτικών στοιχείων πλην των γραπτών αποδείξεων που προσκόμισε η ενάγουσα, δεν επιτρέπουν στο Δικαστήριο να διαθέτει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για να απαντήσει σε ερωτήματα που, στον τομέα του ανταγωνισμού, αφορούν σύνθετα πραγματικά και νομικά ζητήματα.
- 23 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι ο πρόεδρος ενός ιταλικού δικαστηρίου, αποφαινόμενος στο πλαίσιο διαδικασίας εκδόσεως διαταγής πληρωμής που προβλέπει ο ιταλικός κώδικας πολιτικής δικονομίας, ασκεί δικαστικά καθήκοντα κατά την έννοια του άρθρου 177 της Συνθήκης και ότι το άρθρο αυτό δεν εξαρτά την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο από την κατ' αντιμωλία διαδικασία, κατά την οποία το εθνικό δικαστήριο υποβάλλει προδικαστικό ερώτημα (απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, Corsica Ferries, Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 12, και την εκεί αναφερόμενη νομολογία).
- 24 Πάντως, πρέπει να προστεθεί ότι, στο πλαίσιο τέτοιων διαδικασιών, είναι εξ ίσου αναγκαίο το εθνικό δικαστήριο να υποβάλει στο Δικαστήριο λεπτομερή και πλήρη έκθεση του πλαισίου των πραγματικών και των νομικών περιστά-

- 25 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η περιγραφή του πλαισίου των πραγματικών και των νομικών περιστατικών είναι ανεπαρκής, εμποδίζοντας έτσι το Δικαστήριο να απαντήσει με την ευκταία ακρίβεια σε ορισμένα από τα υποβληθέντα σ' αυτό ερωτήματα. Βάσει των στοιχείων του φακέλου, το Δικαστήριο δεν μπορεί να αποφανθεί επί όλων των πτυχών των υποβληθέντων ερωτημάτων.
- 26 Όσον αφορά τη λυσιτέλεια των υποβληθέντων ερωτημάτων, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia ισχυρίζονται ότι η αίτηση της οποίας έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο έχει ως αντικείμενο την απόδοση του συνόλου των ποσών που τους κατέβαλε η Corsica Ferries. Επειδή ούτως ή άλλως δικαιούνται να λάβουν ορισμένο ποσό εφόσον παρασχέθηκαν πράγματι υπηρεσίες προσορμίσσεως, η αγωγή της Corsica Ferries δεν πληροί συνεπώς μία από τις προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο 633 του ιταλικού κώδικα πολιτικής δικονομίας, δηλαδή την ύπαρξη βεβαίας απαιτήσεως. Εξ αυτού, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως καταλήγουν ότι η απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα δεν ασκεί επιρροή στην επίλυση της διαφοράς.
- 27 Πρέπει να υπομνησθεί συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, μόνο στα εθνικά δικαστήρια, στην κρίση των οποίων υποβάλλεται η διαφορά και τα οποία πρέπει να αναλαμβάνουν την ευθύνη της εκδοθησομένης αποφάσεως, εναπόκειται να εκτιμούν, εν όψει των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών κάθε υποθέσεως, τόσο το αν είναι αναγκαία η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να είναι σε θέση να αποφανθούν, όσο και τη λυσιτέλεια των υποβαλλομένων στο Δικαστήριο ερωτημάτων. Η απόρριψη αιτήσεως εθνικού δικαστηρίου είναι δυνατή όταν είναι προδήλον ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου ή η εξέταση του κύρους ενός κοινοτικού κανόνα, που ζητούνται από το δικαστήριο αυτό, ουδεμία σχέση έχουν με το υποστατό ή με το αντικείμενο της κύριας δίκης (αποφάσεις της 6ης Ιουλίου 1995, C-62/93, BP Σουπεργκάτζ, Συλλογή 1995, σ. I-1883, σκέψη 10, και της 26ης Οκτωβρίου 1995, C-143/94, Furlanis, Συλλογή 1995, σ. I-3633, σκέψη 12). Τούτο δεν συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης.
- 28 Συνεπώς, η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 29 Με το πρώτο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 30 της Συνθήκης απαγορεύει σε κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους επιβάλλουσα στις επιχειρήσεις θαλασσιών μεταφορών, οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος και των οποίων τα πλοία προσεγγίζουν τον λιμένα του πρώτου κράτους μέλους, να προσφεύγουν, έναντι αμοιβής υψηλότερης του πραγματικού κόστους της παρεχομένης υπηρεσίας, στις υπηρεσίες των επιτοπίων επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως, οι οποίες κατέχουν αποκλειστικά δικαιώματα. Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται αν, μολονότι δεν αφορά απευθείας τα εμπορεύματα, η κανονιστική ρύθμιση της κύριας δίκης αντίκειται στο άρθρο 30 της Συνθήκης στο μέτρο που η κανονιστική αυτή ρύθμιση έχει ως αποτέλεσμα να καθιστά δαπανηρότερες τις μεταφορές και επομένως να εμποδίζει τις εισαγωγές εμπορευμάτων από άλλα κράτη μέλη.
- 30 Πρέπει να επισημανθεί ότι, στην υπόθεση της κύριας δίκης, η κανονιστική ρύθμιση πλήττει αδιακρίτως κάθε πλοίο, ιταλικό ή μη, το οποίο προσεγγίζει έναν από τους εν λόγω λιμένες. Η επιβαλλόμενη από την κανονιστική αυτή ρύθμιση υποχρέωση έχει ως αντικείμενο την προσφυγή, έναντι αμοιβής, στις επιτόπιες υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως που απολαύουν αποκλειστικής παραχωρήσεως στον τομέα προσορμίσεως και εξορμίσεως. Ως προς τα ενδεχόμενα αποτελέσματα της υποχρέωσης αυτής επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, παρατηρείται, αφενός, ότι, στην παρούσα υπόθεση, πρόκειται κατ' ουσίαν για παροχή υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς που αφορά και τα πρόσωπα και τα εμπορεύματα. Αφετέρου, ακόμη και αν επρόκειτο μόνο για μεταφορά εμπορευμάτων, από τον φάκελο της υποθέσεως της κύριας δίκης προκύπτει ότι, για ένα πλοίο, η τιμή των υπηρεσιών προσορμίσεως αντιπροσωπεύει λιγότερο του 5 % των λιμενικών τελών, τα οποία στο σύνολό τους αντιπροσωπεύουν το 12 έως 14 % του κόστους μεταφοράς που εμπίπτει στο κόστος των μεταφερομένων προϊόντων μέχρι ύψος 5 έως 10 %. Η χρησιμοποίηση των υπηρεσιών προσορμίσεως αντιστοιχεί σε πρόσθετο κόστος για τα μεταφερόμενα προϊόντα περίπου 0,5 %.
- 31 Συνεπώς, κανονιστική ρύθμιση όπως η επίδικη δεν εισάγει καμιά διάκριση ανάλογα με την καταγωγή των μεταφερομένων προϊόντων, δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση του εμπορίου με τα άλλα κράτη μέλη και τα περιοριστικά αποτελέσματα που θα μπορούσε να έχει επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων έχουν καθ' όλα τυχαίο και έμμεσο χαρακτήρα ώστε η υπο-

χρέωση που θεσπίζει η κανονιστική αυτή ρύθμιση να θεωρηθεί ως ικανή να παρεμποδίσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών (αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, Peralta, Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 24, και της 5ης Οκτωβρίου 1995, C-96/94, Centro Servizi Spediporto, Συλλογή 1995, σ. I-2883, σκέψη 41).

- 32 Επομένως, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 30 της Συνθήκης δεν απαγορεύει κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους όπως η προκειμένη, επιβάλλουσα στις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις θαλασσιών μεταφορών του οποίου τα πλοία προσεγγίζουν τους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, να κάνουν χρήση, έναντι αμοιβής υψηλότερης του πραγματικού κόστους της παρεχόμενης υπηρεσίας, των υπηρεσιών που παρέχουν οι επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως.

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 33 Με το τρίτο ερώτημα, το οποίο αρμόζει να εξεταστεί πριν από το δεύτερο προκειμένου να γίνει η καλύτερη δυνατή χρήση των πραγματικών και νομικών περιστατικών του φακέλου της υποθέσεως, το εθνικό δικαστήριο ρωτά, κατ' ουσίαν, αν τα άρθρα 3, 5, 85, 86 και 90 της Συνθήκης απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους που χορηγεί στις εγκατεστημένες στο κράτος αυτό επιχειρήσεις το αποκλειστικό δικαίωμα εκτελέσεως υπηρεσίας προσορμίσσεως, επιβάλλει να γίνεται χρήση της υπηρεσίας αυτής σε τιμή ανώτερη του πραγματικού κόστους των παροχών και προβλέπει διαφορετικές τιμές ανά λιμένα για ισοδύναμες παροχές.
- 34 Οι κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών (βλ., αποφάσεις της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-185/91, Reiff, Συλλογή 1993, σ. I-5801, σκέψη 12, και της 9ης Ιουνίου 1994, C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, Συλλογή 1994, σ. I-2517, σκέψη 12).

- 35 Τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης, καθαυτά, αφορούν μόνον τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και όχι τα νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα των κρατών μελών. Εντούτοις, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι τα άρθρα 85 και 86, σε συνδυασμό προς το άρθρο 5 της Συνθήκης, επιβάλλουν στα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα, έστω και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, δυνάμενα να εξουδετερώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων επί των επιχειρήσεων κανόνων ανταγωνισμού (βλ. προαναφερθείσα απόφαση *Centro Servizi Spediporto*, σκέψη 20, και την εκεί αναφερόμενη νομολογία).

Επί των άρθρων 86 και 90 της Συνθήκης

- 36 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται αν υπάρχει, εκ μέρους των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia, κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως που κατέχουν σε σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς λόγω των αποκλειστικών δικαιωμάτων που τους έχουν χορηγηθεί από τις δημόσιες ιταλικές αρχές.
- 37 Η προβαλλόμενη εν προκειμένω κατάχρηση παρουσιάζει τρεις πτυχές. Συνίσταται στη χορήγηση των αποκλειστικών δικαιωμάτων στις επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, που εμποδίζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να κάνουν χρήση του δικού τους προσωπικού για τις εργασίες προσορμίσεως, στην υπέρογκη τιμή της υπηρεσίας, η οποία δεν έχει σχέση με το πραγματικό κόστος της πράγματι παρεχόμενης υπηρεσίας, και στον καθορισμό διαφορετικών τιμών ανά λιμένα για ισοδύναμες παροχές.
- 38 Όσον αφορά την οριοθέτηση της σχετικής αγοράς, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, πρόκειται για την αγορά παροχής, για λογαριασμό τρίτων, υπηρεσιών προσορμίσεως στους λιμένες της Γένουας και της La Spezia. Αν ληφθεί υπόψη ιδίως ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω των εν λόγω λιμένων και η σημασία των λιμένων αυτών σε σχέση με το

ενδοκοινοτικό εμπόριο, οι αγορές αυτές μπορεί να θεωρηθούν ότι συνιστούν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς (αποφάσεις της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 15, και της 12ης Φεβρουαρίου 1998, C-163/96, *Raso* κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-533, σκέψη 26).

- 39 Ως προς την ύπαρξη αποκλειστικών δικαιωμάτων, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, επιχείρηση που απολαύει μονοπωλίου από τον νόμο επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης (αποφάσεις της 23ης Απριλίου 1991, C-41/90, *Höfner και Elser*, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 28· της 18ης Ιουνίου 1991, C-260/89, *EPT*, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 31· προαναφερθείσες αποφάσεις *Merci convenzionali porto di Genova*, σκέψη 14, και *Raso* κ.λπ., σκέψη 25).
- 40 Στη συνέχεια, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, μολονότι το γεγονός και μόνον της δημιουργίας δεσπόζουσας θέσεως διά της χορηγήσεως αποκλειστικών δικαιωμάτων, κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, δεν είναι αυτό καθαυτό ασυμβίβαστο προς το άρθρο 86 της Συνθήκης, ένα κράτος μέλος παραβαίνει τις απαγορεύσεις και των δύο αυτών διατάξεων, όταν η άσκηση και μόνον των αποκλειστικών δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί στην οικεία επιχείρηση, την άγει σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς της ή όταν τα δικαιώματα αυτά είναι ικανά να δημιουργήσουν μια τέτοια κατάσταση, που οδηγεί εκ των πραγμάτων την επιχείρηση αυτή σε μια τέτοια καταχρηστική συμπεριφορά (προαναφερθείσες αποφάσεις *Höfner και Elser*, σκέψη 29· *EPT*, σκέψη 37· *Merci convenzionali porto di Genova*, σκέψη 17· απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-323/93, *Centre d'insémination de la Crespelle*, Συλλογή 1994, σ. I-5077, σκέψη 18, και προαναφερθείσα απόφαση *Raso* κ.λπ., σκέψη 27).
- 41 Εξ αυτών προκύπτει ότι κράτος μέλος μπορεί, χωρίς να παραβιάζει το άρθρο 86 της Συνθήκης, να χορηγεί αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή υπηρεσιών προσορμίσσεως στους λιμένες του σε επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, στο μέτρο που αυτές οι επιχειρήσεις δεν εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους κατά καταχρηστικό τρόπο ή δεν οδηγούνται κατ' ανάγκη σε μια τέτοια καταχρηστική συμπεριφορά.

- 42 Για να αποκλειστεί η ύπαρξη τέτοιων καταχρήσεων, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia επικαλούνται το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης μόνον κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης διευκρινίζει περαιτέρω ότι, για να τυγχάνει εφαρμογής, πρέπει εξάλλου η ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών να μην επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Κοινότητας.
- 43 Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia υποστηρίζουν ότι οι εφαρμοζόμενες τιμές είναι απαραίτητες για τη διατήρηση της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως. Αφενός, οι τιμές ενέχουν στοιχείο που αντιπροσωπεύει το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η διατήρηση της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως. Αφετέρου, οι διαφορές τιμών από τον ένα λιμένα στον άλλο οι οποίες, ενόψει του φακέλου της υποθέσεως, προκύπτουν από το ότι, κατά τον υπολογισμό των τιμών, λαμβάνονται υπόψη διορθωτικοί παράγοντες που αντανακλούν την επίδραση των επιτοπίων συνθηκών — πράγμα το οποίο αποδεικνύει ότι οι παρεχόμενες παροχές δεν είναι ισοδύναμες — δικαιολογούνται από τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας και την ανάγκη διασφάλισης του διεθνούς χαρακτήρα της.
- 44 Πρέπει λοιπόν να διερευνηθεί αν μπορεί να τύχει εφαρμογής η παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης που προβλέπεται στο άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Προς τούτο, αρκεί να εξεταστεί αν η υπηρεσία πρυμνοδετήσεως μπορεί να θεωρηθεί ως υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια της διατάξεως αυτής και, σε καταφατική περίπτωση, αφενός, αν η εκπλήρωση της ιδιαίτερης αυτής αποστολής μπορεί να διασφαλίζεται μόνο μέσω υπηρεσιών των οποίων η αμοιβή είναι ανώτερη του πραγματικού κόστους των παροχών και της οποίας οι τιμές διαφέρουν ανά λιμένα και, αφετέρου, αν η ανάπτυξη του εμπορίου επηρεάζεται σε βαθμό που είναι αντίθετος προς το συμφέρον της Κοινότητας (βλ., συναφώς, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-157/94, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 1997, σ. I-5699, σκέψη 32).
- 45 Από τον φάκελο της υποθέσεως της κύριας δίκης προκύπτει ότι η παροχή υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως αφορά το γενικό οικονομικό συμφέρον που παρουσιάζει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά σε σχέση με αυτό που έχουν άλλες οικονομικές δραστηριότητες και το οποίο είναι δυνατόν να την

εντάσσει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Πράγματι, οι λιμενεργάτες πρυμνοδετήσεως υποχρεούνται να παρέχουν ανά πάσα στιγμή και σε κάθε χρήστη διεθνή υπηρεσία πρυμνοδετήσεως· τούτο δε για λόγους ασφαλείας εντός του λιμένα. Εν πάση περιπτώσει, η Ιταλική Δημοκρατία θεώρησε ότι ήταν αναγκαίο για λόγους δημόσιας ασφάλειας να χορηγήσει στις επιτόπιες επιχειρήσεις το αποκλειστικό δικαίωμα εκτελέσεως της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως.

- 46 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν είναι ασυμβίβαστο προς τα άρθρα 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης το να περιλαμβάνεται στην τιμή της υπηρεσίας στοιχείο που προορίζεται να καλύψει το κόστος διατηρήσεως της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως, καθόσον αντιστοιχεί στο πρόσθετο κόστος που συνεπάγονται τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας αυτής, και να προβλέπονται, για την υπηρεσία αυτή, διαφορετικές τιμές αναλόγως των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών κάθε λιμένα.
- 47 Συνεπώς, εφόσον οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως είναι πράγματι επιφορτισμένες από το κράτος μέλος με τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης και πληρούνται οι λοιποί όροι εφαρμογής της παρεκκλίσεως από τους κανόνες της Συνθήκης που προβλέπεται στη διάταξη αυτή, κανονιστική ρύθμιση όπως η προκείμενη δεν συνιστά παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης, σε συνδυασμό προς το άρθρο 90, παράγραφος 1.

Επί του άρθρου 85 της Συνθήκης

- 48 Το εθνικό δικαστήριο ερωτά επίσης αν συμβιβάζεται η διαδικασία καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως με το άρθρο 85 της Συνθήκης.

- 49 Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι παράβαση των άρθρων 5 και 85 της Συνθήκης υπάρχει όταν κράτος μέλος είτε επιβάλλει ή ευνοεί τη σύναψη συμπράξεων αντιθέτων προς το άρθρο 85 ή ενισχύει τα αποτελέσματα τέτοιων συμπράξεων, είτε αφαιρεί από τη δική του κανονιστική ρύθμιση τον κρατικό της χαρακτήρα, μεταθέτοντας σε ιδιώτες επιχειρηματίες την ευθύνη λήψεως αποφάσεων περί παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα (βλ. προαναφερθείσα απόφαση *Centro Servizi Spediporto*, σκέψη 21, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 50 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, αφενός, από τον φάκελο της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν προκύπτει η ύπαρξη συμπράξεως κατά την έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης.
- 51 Πράγματι, αν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως συνιστούν στην πράξη επιχειρήσεις κατά την έννοια της τελευταίας αυτής διατάξεως, συμφωνία μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών σε εθνικό επίπεδο, αν υπάρχει, δεν καταλήγει στον καθορισμό κοινής τιμής για όλους τους λιμένες εφόσον η τιμή υπολογίζεται βάσει μαθηματικού τύπου επί του οποίου εφαρμόζονται διάφοροι διορθωτικοί παράγοντες συνδεόμενοι με τα χαρακτηριστικά κάθε λιμένα. Εξάλλου, ακόμη και αν αποδεικνυόταν ότι οι λιμένες βρίσκονται σε ανταγωνισμό εντός της ίδιας γεωγραφικής αγοράς, γεγονός το οποίο εικάζεται στη διάταξη περί παραπομπής, δυσκόλως γίνονται αντιληπτά τα περιοριστικά αποτελέσματα της ενδεχόμενης συμφωνίας στο μέτρο που έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα σε καθέναν από τους εν λόγω λιμένες και συνεπώς δεν υφίσταται δυνητικός ανταγωνιστής της επιτόπιας επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως. Κατά συνέπεια, από τον φάκελο της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν προκύπτει ότι υφίσταται συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων με αντικείμενο ή με αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού.
- 52 Αφετέρου, διαπιστώνεται ότι από τον φάκελο της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν προκύπτει ούτε ότι οι ιταλικές αρχές εκχώρησαν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα καθορισμού των τιμών στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως της Γένουας και της La Spezia. Πράγματι, σε καθέναν από τους εν λόγω λιμένες, οι τιμές των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως καθορίστηκαν από την τοπική ναυτιλιακή αρχή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 212 του κανονισμού, βάσει ενός γενικού τύπου υπολογισμού, καθορισμένου σε εθνικό επίπεδο από τις δημόσιες αρχές, κατόπιν διαβουλεύσεως όχι μόνον με τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, αλλά και τους εκπροσώπους των χρηστών και των

ναυτιλιακών πρακτόρων των λιμένων της Γένουας και της La Spezia. Η συμμετοχή των λιμενεργατών πρυμνοδετήσεως στη διοικητική διαδικασία επεξεργασίας των τιμών δεν μπορεί να θεωρηθεί σύμπραξη μεταξύ επιχειρηματιών την οποία επέβαλαν ή ευνόησαν ή τα αποτελέσματα της οποίας ενίσχυσαν οι δημόσιες αρχές.

- 53 Κατά συνέπεια, το άρθρο 85 της Συνθήκης δεν απαγορεύει κανονιστική ρύθμιση όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης.
- 54 Ενόψει των προεκτεθέντων, πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 5, 85, 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν προκύπτει ότι τα άρθρα αυτά απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους όπως η προκείμενη, η οποία
- χορηγεί στις εγκατεστημένες σ' αυτό το κράτος επιχειρήσεις αποκλειστικό δικαίωμα εκτελέσεως της υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως,
 - επιβάλλει την προσφυγή στην υπηρεσία αυτή με τιμή η οποία, πέραν του πραγματικού κόστους των παροχών, περιλαμβάνει το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η διατήρηση της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως, και
 - προβλέπει διαφορετικές τιμές ανά λιμένα προκειμένου να λάβει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε λιμένα.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 55 Με το δεύτερο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν οι διατάξεις του κανονισμού 4055/86 σε συνδυασμό με το άρθρο 59 της Συνθήκης απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους επιβάλλουσα στις

επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών που είναι εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος, όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν τους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, να προσφεύγουν έναντι αμοιβής στις υπηρεσίες που παρέχουν επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως.

- 56 Κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 59 της Συνθήκης επιβάλλει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε διακρίσεως σε βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, έστω και αν αυτός εφαρμόζεται αδιακρίτως στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες και σ' αυτούς των άλλων κρατών μελών, οσάκις αυτός μπορεί να διακόψει ή να παρεμποδίσει κατ' άλλον τρόπον τις δραστηριότητες του παρέχοντος υπηρεσίες που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες (αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, C-76/90, Säger, Συλλογή 1991, σ. I-4221, σκέψη 12· και της 5ης Ιουνίου 1997, C-398/95, SETTG, Συλλογή 1997, σ. I-3091, σκέψη 16).

- 57 Συναφώς, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στην παράγραφο 35 των προτάσεών του, το βαλλόμενο σύστημα δεν φαίνεται να συνεπάγεται καμία εμφανή ή συγκαλυμμένη δυσμενή διάκριση αντίθετη στα άρθρα 59 της Συνθήκης και 9 του κανονισμού 4055/86.

- 58 Αφενός, η υποχρέωση, στον λιμένα της Γένουας, προσφυγής στις υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως τις οποίες παρέχει η επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της Γένουας εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλες τις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών. Αφετέρου, στον λιμένα της La Spezia, όλοι οι εκμεταλλευόμενοι πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 τόνων πρέπει να προσφεύγουν στις υπηρεσίες της επιχείρησης πρυμνοδετήσεως της La Spezia. Επιχείρηση όπως η Corsica Ferries, η οποία εκμεταλλεύεται πλοία πορθμεία, υπόκειται συνεπώς

στην ίδια υποχρέωση προσφυγής στις υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως όπως οι ιταλικές επιχειρήσεις μεταφορών που χρησιμοποιούν πλοία ισοδύναμης χωρητικότητας.

- 59 Προκαταρκτικώς, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, προκειμένου για ενδεχόμενο εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή της υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως, αρκεί να αναφερθούν οι αναλύσεις που έχουν γίνει για την εφαρμογή της παρεκκλίσεως από τους κανόνες της Συνθήκης που προβλέπεται στο άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης για να συναχθεί ότι, εάν υφίσταται τέτοιο εμπόδιο, δεν είναι αντίθετο προς το άρθρο 59 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 90, παράγραφος 2.
- 60 Όσον αφορά την ενδεχόμενη ύπαρξη περιορισμού στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, παρατηρείται ότι η υπηρεσία πρυμνοδετήσεως συνιστά τεχνική ναυτική υπηρεσία ουσιώδη για τη διατήρηση της ασφάλειας εντός των λιμένων, η οποία παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά δημόσιας υπηρεσίας (ο καθολικός χαρακτήρας, η συνέχεια, η πλήρωση απαιτήσεων δημοσίου συμφέροντος, η κανονιστική ρύθμιση και η εποπτεία από τη δημόσια αρχή). Συνεπώς, υπό την επιφύλαξη ότι η επιβάρυνση της τιμής σε σχέση με το πραγματικό κόστος της παροχής αντιστοιχεί σαφώς στο πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η διατήρηση της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως, η υποχρέωση προσφυγής σε επιτόπια υπηρεσία πρυμνοδετήσεως, ακόμη και αν δύναται να συνιστά ενόχληση ή εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, μπορεί να δικαιολογείται, βάσει του άρθρου 56 της Συνθήκης ΕΚ, από τα προβληθέντα από τις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως επιχειρήματα περί δημόσιας ασφάλειας βάσει των οποίων εκδόθηκε η εθνική κανονιστική ρύθμιση περί πρυμνοδετήσεως.
- 61 Συνεπώς, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι διατάξεις του κανονισμού 4055/86 και του άρθρου 59 της Συνθήκης δεν απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κρατών μελών όπως η προκείμενη, επιβάλλουσα στις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, να κάνουν χρήση έναντι αμοιβής των υπηρεσιών που παρέχουν οι επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως. Τέτοια κανονιστική ρύθμιση, ακόμη και αν συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη

κυκλοφορία των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, δικαιολογείται, πράγματι, από επιχειρήματα περί δημόσιας ασφάλειας κατά την έννοια του άρθρου 56 της Συνθήκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁶² Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 5ης Ιουλίου 1996 το Tribunale di Genova, αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ δεν απαγορεύει κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους όπως η προκείμενη, επιβάλλουσα στις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών του οποίου τα πλοία προσεγγίζουν τους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, να κάνουν χρήση, έναντι αμοιβής υψηλότερης του πραγματικού κόστους της παρεχομένης υπηρεσίας, των υπηρεσιών που παρέχουν οι επιτόπιες επιχειρήσεις προμνηστεύσεως στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως.

- 2) Από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 5, 85, 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ δεν προκύπτει ότι τα άρθρα αυτά απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους όπως η προκειμένη, η οποία
- χορηγεί στις εγκατεστημένες σ' αυτό το κράτος επιχειρήσεις αποκλειστικό δικαίωμα εκτελέσεως της υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως,
 - επιβάλλει την προσφυγή στην υπηρεσία αυτή με τιμή η οποία, πέραν του πραγματικού κόστους των παροχών, περιλαμβάνει το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται η διατήρηση της διεθνούς υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως, και
 - προβλέπει διαφορετικές τιμές ανά λιμένα προκειμένου να λάβει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε λιμένα.
- 3) Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, και του άρθρου 59 της Συνθήκης ΕΚ δεν απαγορεύουν κανονιστική ρύθμιση κράτους μέλους όπως η προκειμένη, επιβάλλουσα στις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, να κάνουν χρήση έναντι αμοιβής των υπηρεσιών που παρέχουν οι επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως. Τέτοια κανονιστική ρύθμιση, ακόμη και αν συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, δικαιολογείται, πράγματι, από επιχειρήματα περί δημόσιας ασφάλειας κατά την έννοια του άρθρου 56 της Συνθήκης ΕΚ.

Gulmann

Wathelet

Moitinho de Almeida

Puissochet

Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 18 Ιουνίου 1998.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

R. Grass

C. Gulmann