

## РЕШЕНИЕ НА СЪДА

17 май 1994 година\*

„Член 3, буква б), членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и 130 R от Договора за ЕИО”

По Дело С-18/93

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда, съгласно член 177 от Договора за ЕИО, от страна на Tribunale di Genova (Окръжен съд, Генуа) Италия, по наказателното производство, висящо пред този съд между

**Corsica Ferries Italia SRL**

и

**Corpo dei Piloti del Porto di Genova**

относно тълкуване на членове 5, 7, 30, 59, 85, 86 и 90 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав: г-н О. Due, председател, г-н G.F. Mancini, г-н J.C. Moitinho de Almeida, г-н М. Díez de Velasco и г-н D.A.O. Edward (председатели на състав), г-н С.N. Kakouris, г-н R. Joliet, г-н F.A. Schockweiler (докладчик), г-н G.C. Rodríguez Iglesias, г-н F. Grévisse, г-н М. Zuleeg, г-н P.J.G. Картеун и г-н J.L. Murray, съдии,

генерален адвокат: г-н W. Van Gerven,

секретар: г-н H.A. Rühl, главен администратор,

като има предвид писмените становища, представени:

- за Corsica Ferries Italia SRL - от адв. G. Conte и адв. G. Giacomini, адвокати от Адвокатска колегия, Генуа,

- за Corpo dei Piloti del Porto di Genova - от адв. L. Acquarone и адв. S. Carbone, адвокати от Адвокатска колегия, Генуа, адв. A. Pappalardo, адвокат от Адвокатска колегия, Трапани, и адв. A. Tizzano, адвокат от адвокатска колегия, Неапол,

- за правителството на Френската република - от г-н P. Rouzoulet, заместник-директор в Дирекцията по правните въпроси в Министерството на външните работи, подпомаган от г-н H. Renie, помощник главен секретар за външните работи в това министерство, в качеството на представители,

- за правителството на Италианската република - от проф. L. Ferrari Bravo, началник на Департамента по правните въпроси в Министерството на външните работи, в качеството на представител, подпомаган от г-н I.M. Braguglia, Avvocato dello Stato,

---

\* Език на производството: италиански.

- за Комисията на Европейските общности - от г-н E. Traversa и г-н V. Di Bucci, от Правната служба на Комисията, в качеството на представители,

предвид изложеното в доклада за съдебното заседание,

след като изслуша становищата на Corsica Ferries Italia SRL, на Corpo dei Piloti del Porto di Genova, на италианското правителство, на френското правителство и на Комисията в съдебното заседание от 14 декември 1993 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 9 февруари 1994 г.,

постанови настоящото

### Решение

1. С определение от 14 декември 1992 г., получено в Съда на 19 януари 1993 г., Tribunale di Genova (Окръжен съд, Генуа) е отнесъл до Съда, съгласно член 177 от Договора за ЕИО пет преюдициални въпроса относно тълкуването на членове 5, 7, 30, 59, 85, 86 и 90 от Договора.

2. Тези въпроси са били повдигнати в хода на производството между Corsica Ferries Italia SRL (наричано по-долу „Corsica Ferries”) и Corpo dei Piloti del Porto di Genova (Съсловна организация на пилотите в пристанище Генуа, наричано по-долу „организацията”) относно възстановяване на Corsica Ferries на част от плащания по тарифи, заплатени от него за пилотски услуги в пристанище Генуа.

3. Пилотските услуги в италианските морски пристанища, които са регламентирани от Кодекса на корабоплаването и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане, се предоставят под надзора и отговорността на капитана на пристанището от страна на съсловните пилотски организации, които са създадени с указ на Президента на Републиката и имат юридическа правоспособност.

4. Въпреки че, по принцип, са факултативни, пилотските услуги са се превърнали в задължителни в повечето италиански пристанища, включително Генуа, с укази на Президента на Републиката. Неизползването на пилотски услуги от страна на капитан на кораб е престъпление.

5. Тарифите за пилотски услуги се приемат от организацията и се одобряват от министъра на търговското корабоплаване след консултации със заинтересованите синдикални сдружения и се въвеждат в сила с постановление на компетентните морски власти.

6. Съгласно постановления на директора на търговското корабоплаване от 1989 г., 1990 г. и 1991 г., в пристанище Генуа са се прилагали различни намаления от основната тарифа, а именно: намаление от 30 % за кораби, на които е разрешено да извършват морски каботаж, т.е. трафик между две италиански пристанища; намаление от 50 % за кораби за линейно плаване, на които е разрешено да извършват морски каботаж и които

плават редовно между италиански пристанища по фиксиран маршрут, и които посещават пристанище Генуа най-малко веднъж седмично, както и други намаления за кораби с бруто тонаж над 2000 бруто тона, на които е разрешен морски каботаж, и които използват пилотски услуги определен брой пъти месечно.

7. По време на събитията, довели до главното производство, единствено кораби, които плават под италиански флаг, са могли да получат разрешение да извършват морски каботаж.

8. Corsica Ferries, дружество, което е създадено по италианското законодателство, е морско транспортно предприятие, което извършва линейни превози между пристанище Генуа и различни корсикански пристанища, използвайки два ферибота, които са регистрирани в Панама и плават под панамски флаг.

9. Corsica Ferries е преценило, че е жертва на дискриминация, която е забранена от разпоредбите на Договора, относно конкуренцията и свободата на предоставяне на услуги, и е завело дело пред Tribunale di Genova, като е използвало *ex parte* бързо производство, предвидено в член 633 и последващите от италианския граждански процесуален кодекс, като е поискало възстановяване на разликата между основната тарифа, която е заплатена от него, и намалената тарифа за кораби, на които е разрешено извършване на морски каботаж.

10. В хода на това производство Tribunale di Genova е отнесъл преюдициални въпроси до Съда:

„(1) Дали членове 5 и 7 от Договора за ЕИО са съвместими с разпоредби на национално законодателство, което при налагане на такси за задължителни пилотски услуги за навигационна безопасност, предвижда по отношение на кораби, които осъществяват линейни превози между пристанища в две държави-членки, намалени тарифи, които се прилагат само по отношение на кораби, на които е разрешено извършването на „каботаж“ между местни пристанища, когато при настоящото състояние на правото на Общността каботажът между местни пристанища е запазен единствено за кораби, които плават под италиански флаг?

(2) Дали член 30 от Договора за ЕИО е съвместим с национални правила или практики, които изискват задължително използване на пилотски услуги, дори когато същите операции могат да бъдат извършвани, изцяло или отчасти, без да се застрашава навигационната безопасност, с персонала, оборудването и технологиите, с които корабът е снабден?

(3) Дали член 59 от Договора за ЕИО е съвместим, в случай на кораби, които извършват линейни превози между две държави-членки, с разпоредби на националното законодателство, които позволяват прилагането на намаления на задължителните такси, прилагани към пилотските услуги в местните пристанища изключително към кораби, които плават под национален флаг?

(4) Дали одобрението от страна на публичните органи на задължителна тарифа, произтичаща от споразумение или съгласуване между търговските сдружения във въпросния сектор представлява „потвърждаване“ на споразумение, което е забранено от член 85, параграф 1 от Договора за ЕИО, и ако това е така, дали такова потвърждаване

може да бъде съвместимо с разпоредбите на член 90, параграф 1 във връзка с членове 5 и 85 от Договора за ЕИО?

(5) Дали член 90, параграф 1 във връзка с член 86 от Договора за ЕИО е съвместим с разпоредби на национално законодателство, които разрешават на предприятие, което заема господстващо положение, на което са били предоставени изключителни права над значителна част на общия пазар:

а) да прилага различни условия за равностойни услуги по отношение на кораби, които извършват линейни превози между две държави-членки, когато действащата тарифна система намалява тарифите за еднакви услуги, което на практика се прилага само към кораби, които плават под националния флаг;

б) да прилага на основата на изложеното по-горе към кораби, които плават под чужд флаг, тарифи, които предвиждат такси в размер „три пъти“ по-висок от тези, предвидени за местните кораби;

в) да не намалява стойността на задължителна услуга, като разглежданата по главното производство, когато - при спазване на изискванията за навигационната безопасност по всяко време и във всяко отношение - корабите са в състояние да действат автономно, поне отчасти?”.

#### **По компетентността на Съда да отговори на въпросите**

11. Ответникът по главното производство, френското и италианското правителство и Комисията оспорват от различни съображения компетентността на Съда да отговори на всички въпроси, които са поставени от националния съд. Те твърдят, че Tribunale не е взел предвид факта, че корабите са регистрирани в Панама, което може да бъде обяснено с липсата на изслушване на страните при бързото производство, и че част от въпросите нямат връзка с иска пред националния съд.

12. По отношение на характера на производството пред националния съд, Съдът вече е постановил, че председателят на италиански окръжен съд, които се произнася по иск в *ex parte* бързо производство, предвидено в италианския граждански процесуален кодекс, изпълнява съдебна функция по смисъла на член 177 от Договора, и че този член не предвижда сезирането на Съда да бъде в зависимост от изслушването на страните в производство, в хода на което националният съд отнася преюдициални въпроси, въпреки че би било в интерес на доброто администриране на правосъдието, ако имаше такова изслушване (вж. Решения от 14 декември 1971 г. по дело *Politi*, 43/71, *Recueil*, стр. 1039; от 21 февруари 1974 г. по дело *Birra Dreher*, 162/73, *Recueil*, стр. 201; от 28 юни 1978 г. по дело *Simmenthal*, 70/77, *Recueil*, стр. 1453; от 9 ноември 1983 г. по дело *San Giorgio*, 199/82, *Recueil*, стр. 3595; от 15 декември 1993 по съединени дела *Ligur Carni*, C-277/91, C-318/91 и C-319/91, *Recueil*, стр. I-6621 и от 15 декември 1993 г. по съединени дела *Eurico Italia*, C-332/92, C-333/92 и C-335/92, *Recueil*, стр. I-711).

13. Що се отнася до непълнотата на изложението на фактите, достатъчно е да се отбележи, че писмените и устните становища, които са подадени до Съда, съдържат достатъчна информация относно регистрацията на корабите, която да позволи на Съда да даде полезен отговор на Tribunale, като се съобрази с тази информация.

14. На последно място, по отношение на релевантността на въпросите, Съдът е постановил, че той не е компетентен да се произнася по въпроси, които са поставени от национален съд, ако тези въпроси нямат връзка с фактите по главното производство или с неговия предмет, като по такъв начин те не са обективно необходими за решаването на спора по това дело (вж. Решенията от 16 юни 1981 г. по дело *Salonia*, 126/80, Recueil, стр. 1563; от 11 юли 1991 г. по дело *Crispoltoni*, C-368/89, Recueil, стр. I-3695; от 28 ноември 1991 г. по дело *Durighello*, C-186/90, Recueil, стр. I-5773; от 16 юли 1992 г. по дело *Lourenço Dias*, C-343/90, Recueil, стр. I-4673; от 16 юли 1992 г. по дело *Asociación Española de Banca Privada*, C-67/91, Recueil, стр. I-4785; *Eurico Italia*, посочено по-горе; и Определение от 26 януари 1990 г. по дело *Falcioia*, C-286/88, Recueil, стр. I-191).

15. В това отношение, както Комисията е заявила, че искът пред националния съд се отнася само до твърдения за дискриминационна тарифа, платена от ищеца по главното производство, а не до задължителния характер на пилотажа или до факта, че тарифата не се променя в зависимост от техническото оборудване на кораба, или до метода на определяне на тарифата.

16. При тези обстоятелства, единствените въпроси, на които Съдът следва да отговори, са въпроси 1 и 3 относно това, дали прилагането на тарифите е съобразено с принципа на недискриминация, и въпроси 5, букви а) и б), които са свързани със забраната на практики на злоупотреба от публични предприятия.

#### **По въпроса за свободното предоставяне на морски транспортни услуги**

17. С въпроси 1 и 3 Tribunale по същество желае да разбере дали правото на Общността забранява прилагането в държава-членка по отношение на идентични пилотски услуги на различни тарифи в зависимост от това, дали предприятието, което предоставя корабоплавателни услуги между две държави-членки, експлоатира кораб, на който е разрешено извършване на морски каботаж, който е запазен за кораби, които плават под флага на тази държава.

18. В това отношение следва да се отбележи, че член 5 от Договора, посочен във въпрос 1, който предвижда, че държавите-членки трябва да осигурят изпълнението на своите задължения, които произтичат от Договора, е формулиран толкова общо, че не е възможно той да бъде прилаган автономно, когато въпросната ситуация се регулира от конкретна разпоредба на Договора (вж. Решението от 11 март 1992 г. по дело *Compagnie Commerciale de l'Ouest* и други, C-78/90. - C-83/90, Recueil, стр. I-1847, точка 19).

19. Второ, съгласно установената съдебна практика член 7 от Договора за ЕИО (член 6 от Договора за ЕО), който предвижда общия принцип за забрана на дискриминацията на основание на националността, се прилага независимо към ситуации, които са регулирани от правото на Общността, по отношение на които Договорът не съдържа специална забрана за дискриминация (вж. Решението от 10 декември 1991 г. по дело *Merci Convenzionali Porto di Genova*, C-179/90, Recueil, стр. I-5889, точка 11).

20. В областта на свободното предоставяне на услуги, принципът за забрана на дискриминацията е намерил конкретен израз в член 59 от Договора.

21. По отношение на определяне на услугите, към които член 59 се прилага, следва да бъде отбелязано, че система от диференцирани тарифи за пилотски услуги засяга транспортно предприятие като Corsica Ferries по два начина. Пилотските услуги представляват услуги, предоставяни от организацията срещу възнаграждение, като разликите в тарифите засягат тези предприятия в качеството им на получатели на услугите. Независимо от това, разликите в тарифите засягат предприятията преди всичко в тяхното качество на доставчици на морски транспортни услуги, тъй като те се отразяват на стойността на тези услуги и по такъв начин ги поставят в по-неблагоприятно положение с икономическите оператори, които се възползват от преференциалните тарифи.

22. При разглеждане на тарифната система, разглеждана от националния съд, от гледна точка на свободата на предоставяне на морски транспортни услуги Съдът следва да прецени, на първо място до каква степен принципът на недискриминацията, предвиден в член 59 от Договора, се прилага в сектора на морския транспорт, и второ, дали такава система е дискриминационна на основата на националността.

23. Член 61, параграф 1 от Договора предвижда, че свободата на предоставяне на услуги в областта на транспорта се регулира от разпоредбите на дела от Договора, отнасящ се до транспорта (вж. по-специално Решенията от 22 май 1985 г. по дело Парламент/Съвет 13/83, Recueil, стр.1513, точка 62, и от 13 декември 1989 г. по дело Corsica Ferries France, C-49/89, Recueil, стр. 4441, точка 10).

24. Следователно, както Съдът е постановил в решенията си по делото Corsica Ferries France, посочено по-горе, точка 11, и от 30 април 1986 г. по дело Asjes (209/84 - 213/84, Recueil, стр. 1425, точка 37), в транспортния сектор целта, предвидена в член 59 от Договора, за премахване по време на преходния период на ограниченията на свободата на предоставяне на услуги, следва да бъде постигната в рамките на общата политика, предвидена в членове 74 и 75 от Договора.

25. По отношение по-специално на морския транспорт, член 84, параграф 2 от Договора предвижда, че Съветът може да реши дали, до каква степен и с каква подходяща процедура могат да бъдат предвидени разпоредби за този вид транспорт.

26. Така Съветът, на основание на тези разпоредби, е приел Регламент (ЕИО) № 4055/86 от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, стр. 1), който е влязъл в сила на 1 януари 1987 г.

27. Член 1, параграф 1 от този регламент гласи следното:

„Правото на свободно предлагане на транспортни услуги по море между държави-членки и между държави-членки и трети страни се прилага за граждани на държави-членки, които са установени в друга държава-членка, различна от тази на лицето, за което са предназначени услугите.”

28. По отношение на материалния обхват на Регламент № 4055/86, от формулировката на член 1 е ясно, че регламентът се прилага към морски транспортни услуги между държави-членки от вид като този, разглеждан в главното производство.

29. По отношение на лицата, обхванати от Регламент № 4055/86, член 1 визира граждани на държави-членки, които са установени в държава-членка, различна от тази на лицето, за което са предназначени услугите, и не упоменава регистрацията или флага, под който плават корабите, експлоатирани от транспортните предприятия.

30. Освен това, на свободното предоставяне на морски транспортни услуги между държавите-членки и по-специално на забраната за дискриминация на основата на националността, може да се позове предприятието срещу държавата, в която то е установено, ако услугите се предоставят на лица, установени в друга държава-членка. В случай като разглеждания по главното производство, предприятие, установено в една държава-членка и извършващо линейни превози, които попадат в обхвата на Регламент № 4055/86, до друга държава-членка, предоставя тези услуги поради самото им естество, *inter alia*, за лица, установени в последната държава.

31. Следователно хипотезата, разглеждана по главното производство, не е изцяло национален въпрос и аргументът на италианското правителство в това отношение следва да бъде отхвърлен.

32. При преценяване на това, дали тарифната система, която се разглежда по главното производство, е съвместима с Регламент № 4055/86, следва да бъде отбелязано, че от параграфи 6 и 7 от настоящото решение е видно, че системата предоставя преференциално третиране на кораби, на които е разрешено извършване на морски каботаж, с други думи, на тези които плават под италиански флаг.

33. Такава система косвено дискриминира икономическите оператори според тяхната националност, тъй като корабите, които плават под национален флаг, по принцип се експлоатират от национални икономически оператори, като транспортни предприятия от други държави-членки по правило не експлоатират кораби, регистрирани в държавата, която прилага такава система.

34. Това заключение не се засяга от факта, че групата на по-неблагоприятно третираните икономически оператори може да включва също така транспортни предприятия, които експлоатират кораби, които не са регистрирани в своята държава, или фактът, че групата оператори, на която е предоставено благоприятно третиране, може да включва транспортни предприятия от други държави-членки, които експлоатират кораби, регистрирани в упоменатата по-горе държава, тъй като групата, получаваща по-благоприятно третиране, се състои основно от граждани на тази държава.

35. Следователно член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86 забранява на държава-членка да прилага различни тарифи за идентични пилотски услуги в зависимост от това, дали предприятието, дори и такова от тази държава-членка, което предоставя морски транспортни услуги между тази държава-членка и друга държава-членка, експлоатира кораб, на който е разрешено извършване на морски каботаж, който е запазен за кораби, които плават под флага на тази държава.

36. Организацията и италианското правителство погрешно се опитват да оправдаят различите тарифи със съображения за навигационна безопасност, национална транспортна политика или защита на околната среда. Дори ако тези цели можеха да

оправдаят намесата на публичните органи в транспортния сектор, дискриминационна тарифна система като тази, разглеждана от националния съд, не изглежда необходима за постигането на тези цели.

37. Следователно отговорът на въпроси 1 и 3 следва да бъде, че член 1, параграф 1 от Регламент № 4055/86, който въвежда в действие принципа на свободното предоставяне на услуги и по-специално на забраната за дискриминация в областта на морския транспорт между държавите-членки, забранява прилагането в държава-членка на различни тарифи за идентични пилотски услуги в зависимост от това, дали предприятието, което предоставя морски транспортни услуги между две държави-членки, експлоатира кораб, на който е разрешено извършване на морски каботаж, който е запазен за кораби, които плават под флага на тази държава.

### **По правилата за конкуренцията**

38. С въпрос 5, букви а) и б) националният съд по същество желае да установи, дали член 90, параграф 1 и член 86 от Договора забраняват на национален орган да разрешава на предприятие, което има изключително право да предоставя задължителни пилотски услуги в значителна част от общия пазар да прилага различни тарифи по отношение на морски транспортни предприятия в зависимост от това, дали те извършват транспортни услуги между държави-членки или между пристанища, разположени на националната територия.

39. Следва да бъде отбелязано, че организацията, ответник по главното производство, е получила от публичните органи изключителното право да предоставя задължителни пилотски услуги в пристанище Генуа.

40. Предприятие, което притежава законен монопол в значителна част от общия пазар, може да бъде разглеждано като заемащо господстващо положение, по смисъла на член 86 от Договора (вж. Решенията от 23 април 1991 г. по дело *Höfner и Elser*, C-41/90, Recueil, стр. I-1979, точка 28; от 18 юни 1991 г. по дело *ERT*, C-260/89, Recueil, стр., I-2925, точка 31; по дело *Merci Convenzionali Porto di Genova*, посочено по-горе, точка 14).

41. Разглежданият пазар е този на пилотските услуги в пристанище Генуа. Като се вземат предвид по-специално обемът на трафика в това пристанище и неговото значение по отношение на вноса и износа по море в съответната държава-членка, този пазар може да бъде разглеждан като представляващ значителна част от общия пазар (вж. Решението по дело *Merci Convenzionali Porto di Genova*, цитирано по-горе, точка 15).

42. Самият факт на създаване на господстващо положение чрез предоставяне на изключителни права по смисъла на член 90, параграф 1 сам по себе си не е несъвместим с член 86 от Договора.

43. Независимо от това, държава-членка нарушава забраната в тези два члена, ако чрез одобряване на тарифи, приети от предприятие, тя го подбужда към злоупотреба с господстващо положение, *inter alia*, чрез прилагане на нееднакви условия към равностойни сделки с търговските си партньори по смисъла на член 86, буква в) от Договора.



44. Тъй като дискриминационните практики, посочени в определението за препращане, засягат предприятия, които предоставят морски транспортни услуги между две държави-членки, те могат да засегнат търговията между държавите-членки.

45. Следователно отговорът на въпрос 5, букви а) и б) следва да бъде, че член 90, параграф 1 и член 86 от Договора забраняват на национален орган, като одобрява тарифите приети от него, да подбужда предприятие, на което е предоставено изключително право за предоставяне на задължителни пилотски услуги в значителна част от общия пазар, да прилага различни тарифи към морски транспортни предприятия в зависимост от това, дали те извършват транспортни услуги между държави-членки или между пристанища, които са разположени на националната територия, доколкото с това се засяга търговията между държавите-членки.

### **По съдебните разноси**

46. Разходите, които са направени от френското и италианското правителства и от Комисията на Европейските общности, които представят становища пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпросите, отправени от Tribunale di Genova с разпореждане от 14 декември 1992 г., реши:

**1. Член 1, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни, забранява прилагането в държава-членка на различни тарифи за идентични пилотски услуги в зависимост от това, дали предприятието, което предоставя морски транспортни услуги между две държави-членки, експлоатира кораб, на който е разрешено извършване на морски каботаж, който е запазен за кораби, които плават под флага на тази държава.**

**2. Член 90, параграф 1 и член 86 от Договора за ЕИО забраняват на национален орган, като одобрява приетите от него тарифи, да подбужда предприятие, на което е предоставено изключително право за предоставяне на задължителни пилотски услуги в значителна част от общия пазар, да прилага различни тарифи към морски транспортни предприятия в зависимост от това, дали те извършват транспортни услуги между държави-членки или между пристанища, разположени**

**на националната територия, доколкото с това се засяга търговията между държавите-членки.**

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 17 май 1994 година.

Подписи