

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

18 юни 1998 година*

„Свободно предоставяне на услуги – Морски транспорт – Предприятия,
притежаващи изключителни права – Услуги, свързани с акостиране на
плавателни съдове в пристанищата – Спазване на правилата на конкуренцията –
Определяне на цените”

Дело C-266/96

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

Corsica Ferries France SA

и

Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

относно тълкуването на членове 3, 5, 30, 59, 85, 86 и член 90, параграф 1, от
Договора за ЕО, както и на 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 (О В L 378, стр. 1),

СЪДЪТ(пети състав),

в състав: г-н С. Gulmann, председател на състав, г-н М. Wathelet (докладчик), г-н
J. C. Moitinho de Almeida, г-н J.-P. Puissochet и г-н L. Sevón, членове,

генерален адвокат: г-н N. Fennelly,

секретар : г-жа D. Louterman-Hubeau, главен администратор,

като взе предвид писмените становища представени:

- за Corsica Ferries France SA, от адв. G. Conte и G. Giacomini, адвокати от
адвокатската колегия на Генуа,

- за Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, от адв. A. Tizzano,
адвокат от адвокатската колегия на Неапол и F. Munari, адвокат от адвокатската
колегия на Генуа,

* Език на производство то: италиански.
61996J0266 – ЦПР - финализиран

- за Gruppo Ormezzatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, от адв. S. M. Carbone и G. Sorda, адвокати от адвокатската колегия на Генуа и G. M. Roberti, адвокат от адвокатската колегия на Неапол,

- за италианското правителство, от г-н проф. U. Leanza, директор на службата за дипломатически спорове в министерството на Външните работи, в качеството на представител, подпомаган от г-н P. G. Ferri, avvocato dello Stato,

- за Комисията на Европейските общности, от г-н G. Marengo, главен правен съветник и г-жа L. Pignataro, член на правната служба, в качеството на представители,

като взе предвид доклада за съдебното заседание,

след като изслуша становищата на Corsica Ferries France SA, за което се явяват адв. G. Conte и G. Giacomini, на Gruppo Antichi Ormezzatori del porto di Genova Coop. arl, за което се явява адв. F. Munari, на Gruppo Ormezzatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, за което се явяват S. M. Carbone, G. Sorda и G. M. Roberti, на италианското правителство, за което се явява г-н G. Aiello, avvocato dello Stato, и на Комисията, за която се явява г-жа L. Pignataro, в съдебното заседание на 6 ноември 1997 г.,

като изслуша становището на генералния адвокат, представено в съдебното заседание на 22 януари 1998 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С Определение от 5 юли 1996 г., постъпило в Съда на 2 август същата година, Tribunale di Genova е отправил до Съда, съгласно член 177 от Договора ЕО, няколко преюдициални въпроса относно тълкуването на членове 3, 5, 30, 59, 85, 86 и член 90, параграф 1, от Договора за ЕО, както и на 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 (ОВ L 378, стр. 1).

2. Тези въпроси са били повдигнати в рамките на един спор между Corsica Ferries France SA (наричано по-долу „Corsica Ferries”) и Gruppo Antichi Ormezzatori del porto di Genova Coop. arl (сдружението на лоцманите от пристанището на Генуа, наричана по-долу „сдружението на лоцманите от Генуа”), Gruppo Ormezzatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (сдружението на лоцманите от пристанището на La Spezia, по-долу „сдружението на лоцманите от La Spezia”) както и Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Министерство на транспорта и корабоплаването).

3. Corsica Ferries е дружество, учредено съгласно френското право, което предоставя от 1 януари 1994 г., като предприятие за морски транспорт, услуга по редовна линия с фериботи между Корсика и някои италиански пристанища, между които Генуа и La Spezia. То използва за тази цел кораби, плаващи под панамски флаг, наети за определен период от време от Tourship Ltd, регистрирано на остров Jersey. И двете - Corsica Ferries и Tourship Ltd са контролирани от Tourship SA, дружество, учредено съгласно правото на 61996J0266 – ЦПР - финализиран

Люксембург, със седалище в Люксембург. През периода между 1994 и 1996 г., Corsica Ferries е платило на сдруженията на лоцманите от Генуа и от La Spezia определени суми за услуги по воденето на корабите в пристанището (акостиране и потегляне на корабите), осъществени по повод спирането в тези пристанища на корабите, които то експлоатира.

4. Corsica Ferries винаги е придружавало плащанията с изрични резерви, в които е посочвало, че задължението да се прибъгва до услугите на посочените сдружения представлявало пречка за свободното движение на стоките и за свободното предоставяне на услугите, и че сумите, които му били налагани били резултат от прилагането на една тарифа без връзка с реалните действително предоставени услуги и определена в нарушение на правилата за конкуренцията на правото на Общността.

5. На 2 юли 1996 г., Corsica Ferries, на основание член 633 от италианския Гражданско процесуален кодекс, е сезирало Tribunale di Genova с молба с искане за издаване на съдебно разпореждане, което да задължи сдружението на лоцманите от Генуа да заплатят сумата от 669 838 425 LIT, срещу сдружението на лоцманите от La Spezia да заплатят сумата от 188 472 802 LIT, както и солидарно, срещу Министерството на транспорта и корабоплаването, за сумата от 858 311 227 LIT, като тези суми е трябвало да бъдат заплатени с лихви. Според Corsica Ferries налагането на такова задължение е обосновано от липсата на правно основание за плащанията, които то е извършило. То развило в тази връзка две групи аргументи.

6. На първо място, прилаганите тарифи за услугите по воденето на корабите от лоцмани в разглежданите пристанища, предмет на главното производство нямали никаква връзка със стойността на реално предоставяните на корабите услуги от лоцманите, освен това, варирали в различните пристанища, така че имало пречка едновременно за свободното предоставяне на услугите, гарантирано в сектора на морския транспорт от Регламент № 4055/86 и за свободното движение на стоките, гарантирано от член 30 от Договора.

7. На второ място, тези плащания били наложени в нарушение на нормите на Договора в областта на конкуренцията. Това нарушаване било последица не само от факта, че тарифите били резултат от споразумения между сдружения на предприятия, забранени от член 85 от Договора, но също и от това, че групите на лоцманите на Генуа и на La Spezia злоупотребявали, в нарушение на член 86 от Договора, с господстващото положение, което имали върху една съществена част от Общия пазар, прилагайки несправедливи тарифи и пречейки на предприятията за корабоплаване да използват техния собствен квалифициран персонал за да извършат операциите по водене на корабите в пристанищата и определяйки различни тарифи в различните пристанища за еднакви услуги, извършвани за еднакви кораби.

8. В подкрепа на искането си за налагане на солидарна отговорност на Италианската република за заплащането на сумите, които му се дължат, Corsica Ferries твърди, че тази държава е отговорна, поради факта, че тя не се е намесила за да преустанови нарушенията на правото на Общността, от които то смята че е пострадало.

9. От приложимата по отношение на главното производство се установява, че услугите по воденето на корабите от лоцман са регламентирани от Codice della

navigazione (Кодекс за корабоплаването, наричан по-долу „кодекс”), Regolamento per la navigazione marittima (регламент за морското корабоплаване, наричан по-долу „регламент”) и, за всяко пристанище, от разпоредби приети от компетентната местна морска администрация.

10. Съгласно членове 62 и 63 от Кодекса, комендантът на пристанището регулира и наблюдава влизането и излизането, акостирането и воденето на корабите в пристанището, разпорежда маневрите по акостирането и по потеглянето, задължава, в случай на нужда, да бъдат служебно изпълнени разпоредените маневри, за сметка на кораба и, накрая, нарежда, в крайно спешни случаи да бъдат отрязани въжетата, с които е закрепен корабът.

11. Съгласно член 116 от Кодекса, лоцманите попадат в категорията на персонала, назначен в пристанищните служби. Специалните правила, които се отнасят до него се намират в глава VI (членове от 208 до 214) от регламента. Член 209 от регламента поверява регламентирането на услугата по водене на корабите на коменданта на пристанището, който осигурява редовността на услугата в зависимост от нуждите на пристанището и може, по-специално, в пристанищата, където съществува такава необходимост, да създаде сдружение от лоцмани. И накрая, член 212 от регламента предвижда, че във всяко пристанище, тарифите за операциите по водене на корабите се определят от коменданта на морския окръг.

12. Специфичната уредба приложима в пристанището на Генуа се състои от Регламент № 759 от 1 юни 1953 г., приет от председателя на Consorzio autonomo del porto di Genova (автономен консорциум на пристанището на Генуа), който е създал сдружението на лоцманите на Генуа, както и от регламента относно морските услуги и пристанищната полиция, приет на 1 март 1972 г., чийто член 13 гласи, че,

„използването на услугите на операторите натоварени с прикачването при маневрите по прикачването и по потеглянето на корабите е по желание ...

Все пак, в случай че корабът не поиска такива услуги от операторите натоварени с прикачването, тази маневра трябва да бъде осъществена единствено от персонала на борда”

13. Според препращащия съд, вторият параграф на тази разпоредба на практика прави задължително ползването на услугите на сдружението на лоцманите на Генуа.

14. Специфичната уредба приложима в пристанището на La Spezia се съдържа в Указ № 20 от 16 юли 1968 г. на коменданта на морския окръг на La Spezia. С член 1 от този указ се създава една група от оператори натоварени с воденето на корабите в пристанището. Според член 2, тази група

„извършва услугите по прикачването и откачването на корабите, като следи за сигурността в пристанището. Въпросната услуга е задължителна за корабите с бруто тонаж по-голям от 500 тона. Корабите с по-малък тонаж могат да възлагат изпълнението на въпросните маневри на персонала на борда при условие че не пречат на трафика и не застрашават нито сигурността на пристанището, нито тази на персонала. Строго е забранено да се използват за осъществяването на

услугите по воденето на корабите лица, които не принадлежат към групата на упоменатите по-горе оператори.

15. Що се отнася до оценяването на операциите по воденето на корабите, представянето направено в определението за препращане, което има за рамка една бърза и едностранна процедура и което възпроизвежда следователно единствено фактическите елементи и правните доводи изложени от Corsica Ferries, се различава от това, което правят сдруженията на лоцманите от Генуа и от La Spezia, италианското правителство и Комисията. Въпреки писмения въпрос, зададен от Съда на Corsica Ferries по този пункт, някои аспекти не са могли да бъдат решени, тъй като страните поддържат различно тълкуване в някои отношения.

16. Според определението за препращане, няма законодателен текст, който да определя критериите, с които трябва да се съобразяват комендантите на всяко пристанище, за да определят тарифите за услугите по водене на корабите. Тези тарифи понякога били определяни след постигане на споразумения между предприятията от сектора, станали в последствие изпълними въз основа на административен акт.

17. Обратно, според сдруженията на лоцманите от Генуа и от La Spezia, италианското правителство и Комисията, би трябвало да се държи сметка за Закон № 160/89 от 5 май 1989 г. (GURI № 139, от 16 юни 1989), който разпорежда в член 9, параграф 7, че министърът на Търговската флота приема правилата за хармонизиране на национално ниво на тарифите за услугите на пристанищните оператори, след допитване до най-представителните на национално ниво синдикални организации от сектора, до другите социални партньори и до заинтересованите дружества. Така предвиденото тарифно реструктуриране било регламентирано от Циркулярно писмо № 8/1994 г. от 19 септември 1994 г. на министъра на търговската флота, който е трябвало да определи критериите, с които пристанищните органи трябва да се съобразяват за да определят тези тарифи.

18. Според същите страни, тарифите били изчислени така на основата на една формула, която има за цел да разпредели пропорционално между различните класове ползвателите на пристанищата разходите свързани с изпълнението на услугата по водене на корабите. За прилагането на тарифите, ползвателите били разпределени в различни категории, в зависимост от брутния тонаж на корабите и могли да претендират за намаления присъщи на някои кораби, като фериботи, или свързани с честотата на акостиране. Нивото на тарифите, валидно за две години, било изчислено в зависимост от общия оборот предвиден за всяка група лоцмани, който зависи от обема на трафика в пристанището. Преди да бъде прието решението на пристанищните органи, утвърждаващо тарифата за всяко пристанище, заинтересованите, както от страна на търсенето, така и от страна на предлагането можели да изложат своята гледна точка.

19. Тарифите в пристанищата на Генуа и на La Spezia били съответно публикувани с Укази от 20 октомври и 27 септември 1994 г.

20. Според Tribunale di Genova, сдружението на лоцманите от Генуа и от La Spezia предоставят услуги на Corsica Ferries, което от своя страна предоставя услуги, попадащи в обхвата на Регламент № 4055/86 и тези групи представляват предприятия по смисъла на член 90, параграф 1 от Договора, имащи

изключителни права в една съществена част от общия пазар. Като си задава въпроса дали естеството на изключителните права, задължителния характер на услугата, правилата за определяне на тарифите и техният размер могат да попречат на обмена на стоките и на услугите в рамките на Общността и да доведат предприятията носители на тези права до използване на господстващото им положение по начин, който представлява злоупотреба и засяга търговията между държавите-членки, като цената се прехвърля върху предприятията, националният съд следователно е решил да отложи произнасянето на решението и да зададе на Съда следните въпроси:

„1) Член 30 от Договора трябва ли да бъде тълкуван в смисъл, че той се противопоставя на забраната, наложена от правната уредба и/или административната практика на една държава-членка, на предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, да прикачват или да откачват своите кораби пристигащи в пристанищата на първата държава-членка, или напускащи ги, освен ако се ползват от услугите предоставяни от една местно дружество, притежаващо изключителна концесия в сферата на прикачването и на откачването и плащат на това предприятие възнаграждение, несъразмерно в сравнение с реалната стойност на предоставяните услуги?

2) Разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета, от 22 декември 1986 г. и на член 59 от Договора, взети заедно, пречка ли са за задължението наложено в една държава-членка, да се ползва услугата за прикачване, което предполага прилагането по отношение на предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, на тарифи, определени не от закона, а от администрацията, по напълно произволен начин, когато техните кораби пристигат в пристанищата на първата държава - членка или ги напускат ?

3) Разпоредбите на членове 3, 5, 90, параграф 1, членове 85 и 86 от Договора, взети заедно, пречка ли са за правната уредба и/или административна практика на една държава-членка, която предоставя на едно предприятие установено в тази държава, изключителното право да предоставя услугата по прикачване на корабите, право, което има такъв обхват, че дава възможност да се налага използването на тази услуга, за се изисква заплащане несъразмерно с реалната стойност на услугите и да се прилагат тарифи, формирани в резултат на споразумения и/или на упражняване на дискреционни правомощия от администрацията и ценови условия променящи се според пристанищата, след като услугите са еднакви ?”

По допустимостта

21. Както италианското правителство, така и сдруженията на лоцманите от Генуа и от La Spezia са поставили под съмнение допустимостта на поставените въпроси по съображения свързани, от една страна, с естеството на производството пред националния съд и от друга страна с липсата на значимост на въпросите от гледна точка на спора, с който той е бил сезиран.

22. Що се отнася, на първо място, до естеството на производството пред националния съд, италианското правителство е припомнило, че става въпрос за едно бързо и едностранно производство, което би могло да бъде образувано от всеки, който иска изпълнението на едно задължение, въз основа на писмено доказателство, за да получи, без другата страна да бъде изслушана, задължение за плащане, като евентуалният спор се състои едва по-късно, когато осъдената

страна оспори посоченото задължение. Според италианското правителство, липсата на състезателно начало и невъзможността да се получат други доказателства освен писмените доказателства представени от молителя, не позволяват на Съда да разполага с необходимите елементи за да отговори на въпроси, които се отнасят, в областта на конкуренцията, до сложни фактически и правни положения.

23. В това отношение е добре да се подчертае, че Съдът вече се е произнесъл, че председателят на едни италиански съд, който се произнася в хода на едно производство за издаване на задължение за извършване на определено действие, предвидено от италианския гражданско процесуален кодекс, упражнява правораздавателна функция по смисъла на член 177 от Договора, доколкото този член не поставя сезирането на Съда на Европейските общности в зависимост от състезателния характер на производството, в хода на което националният съд отправя преюдициалните въпроси (Решение от 17 май 1994 г., *Corsica Ferries*, C-18/93, *Recueil*, стр. I-1783, точка 12, и цитираната съдебна практика).

24. Трябва да се добави, все пак, че в рамките на такива производства, също е необходимо националният съд да представи на Съда пълно и подробно изложение на фактическия и правен контекст.

25. Трябва да се отбележи, че в случая, описанието на фактическата и правната обстановка има недостатъци, които пречат по този начин на Съда да отговори с желаната точност на някои от въпросите, които са му зададени. Независимо от това, данните, които се намират в преписката дават възможност на Съда да се произнесе, като оставя открити някои аспекти на отговорите на поставените въпроси.

26. Що се отнася до значението на поставените въпроси, сдруженията на лощманите от Генуа и от *La Spezia* са изтъкнали, че искането, с което е сезиран преpraщаният съд има за предмет възстановяването на всички суми, които са им били платени от *Corsica Ferries*. Тъй като при всички положения, те имали право да получат някакво възнаграждение, тъй като услугите по воденето на корабите са били действително извършени, искането на *Corsica Ferries* не отговаряло на едно от изискванията поставени от член 633 от италианския гражданскопроцесуален кодекс, а именно, съществуването на сигурно вземане. От това, те правят извода, че отговорът на преюдициалните въпроси би бил без значение за решението, което трябва да бъде дадено по спора.

27. Трябва да се припомни, в тази връзка, че според установената съдебна практика, само националните съдилища, които са сезирани със спора и трябва да поемат отговорността за съдебното решение, което ще бъде постановено, са тези, които трябва да преценят, от гледна точка на особеностите на всяко дело, както необходимостта от преюдициално решение за да бъдат в състояние да постановят решението си, така и значимостта на въпросите, които те задават на Съда. Отхвърлянето на едно искане, направено от една национална юрисдикция е възможно само ако по явен начин личи, че искането тълкуване на правото на Общността няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора по главното производство (Решения от 6 юли 1995 г., по дело *BP Soupergaz*, C-62/93, *Recueil*, стр. I-1883, точка 10, и от 26 октомври 1995 г., по дело *Furlanis*, C-143/94, *Recueil*, стр. I-3633, точка 12). Не така стоят нещата в настоящия случай.

28. Следователно, преюдициалното запитване е допустимо.

По първия въпрос

29. С първия си въпрос националният съд по същество пита, дали член 30 от Договора е пречка за правната уредба на една държава-членка, която налага на предприятията за морски транспорт установени в друга държава-членка, чиито кораби спират в пристанищата на първата държава-членка да прибъгват, срещу заплащане, по-високо от действителната стойност на предоставяната услуга, до услугите на сдружения от местни лоцмани, притежаващи изключителни концесии. Националният съд си задава въпроса дали, независимо че не се отнася пряко до стоките, правната уредба по главното производство, противоречи на член 30 от Договора доколкото като резултат от нея, транспорта става по-скъп и следователно, се препятства вноса на стоки от другите държави-членки.

30. Трябва да се отбележи, че по главното производство, правната уредба засяга всеки кораб, без значение дали е италиански или не, който спира в едно от въпросните пристанища. Изискването, което тя определя има за предмет използването, срещу възнаграждение, на местните услуги по водене на корабите в пристанището, които се ползват от изключителна концесия за прикачване и за откачване на корабите. Колкото до евентуалните последици от това задължение за свободното движение на стоките, трябва да се отбележи, от една страна, че става въпрос, основно, в случая, за предоставянето на една услуга за морски транспорт, която се отнася еднакво до лицата и до стоките. От друга страна, дори и да ставаше въпрос само за превоз на стоки, от преписката по главното производство се установява, че за един кораб, цената на услугата по воденето в пристанището представлява по-малко от 5 % от пристанищните разходи, които, като цяло представляват от 12 до 14 % от стойността на превоза, който влиза в стойността на превозваните стоки в размер от 5 до 10 %. Използването на услугите по воденето на корабите в пристанището представлява една добавка към цената за превозваните стоки с около 0,5 %.

31. Ето защо, една правна уредба, като тази предмет на главното производство, не прави никакво разграничение в зависимост от произхода на превозваните стоки, няма за предмет да регулира търговския обмен с другите държави-членки и ограничителните последици, които тя би могла да има за свободното движение на стоките са много несигурни и много косвени за да може задължението, което тя въвежда, да се разглежда като такова, което може да попречи на търговията между държавите-членки (Решения от 14 юли 1994 г. по дело *Peralta*, C-379/92, *Recueil*, стр. I-3453, точка 24, и от 5 октомври 1995 г., по дело *Centro Servizi Spediporto*, C-96/94, *Recueil*, стр. I-2883, точка 41).

32. Отговорът на първия въпрос следователно трябва да гласи, че член 30 от Договора не е пречка за една правна уредба на една държава-членка, като тази в случая, която задължава предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, чиито кораби спират в пристанищата на първата държава-членка, да се ползват, срещу заплащане по-високо от реалната стойност на предоставяната услуга, от услугите на местни сдружения на лоцмани, притежаващи изключителни концесии.

По третия въпрос

33. С третия си въпрос, който е подходящо да бъде разгледан преди втория въпрос, за да се използват по възможно най-добрия начин данните от 61996J0266 – ЦПР - финализиран

фактичката и правната обстановка предоставени по делото, националният съд пита по същество, дали членове 3, 5, 85, 86 и член 90 от Договора са пречка за една правна уредба на една държава-членка, която предоставя на предприятия, установени в тази държава изключителното право да извършват услугата по воденето на корабите в пристанището, налага използването на тази услуга за цена по-висока от реалната стойност на услугите и предвижда различни тарифи според пристанищата, за едни и същи услуги.

34. Правилата за конкуренцията на Договора се прилагат по отношение на транспортния сектор (вж. Решенията от 17 ноември 1993 г., по дело *Reiff*, C-185/91, *Recueil*, стр. I-5801, точка 12, и от 9 юни 1994 г., по дело *Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft*, C-153/93, *Recueil*, стр. I-2517, точка 12).

35. Сами по себе си, членове 85 и 86 от Договора, се отнасят единствено до поведението на предприятията и не визират законови или подзаконови мерки, изхождащи от държавите-членки. Независимо от това, от установената съдебна практика следва, че членове 85 и 86, във връзка с член 5 от Договора, налагат на държавите-членки да не вземат или да не оставят в сила мерки, дори и от законов или подзаконов характер, които могат да премахнат полезния ефект на правилата на конкуренцията, приложими по отношение на предприятията (Решение по дело *Centro Servizi Spediporto*, цитирано по-горе, точка 20, и цитираната съдебна практика).

Относно членове 86 и 90 от Договора

36. Препращащият съд си задава въпроса, дали не съществува при сдруженията на лоцманите от Генуа и от *La Spezia*, злоупотреба с господстващото положение, което те имат в една съществена част от общия пазар благодарение на изключителните права, които са им били предоставени от италианските публични органи.

37. Злоупотребата, посочена в случая има три аспекта. Тя се изразявала в предоставянето на изключителни права на местните сдружения на лоцмани, което пречело на предприятията за навигация да използват собствения си персонал, за да извършват операциите по воденето на корабите в пристанищата, в прекомерния размер на цената на услугата, която е без връзка с реалната стойност на действително предоставяната услуга и в определянето на различни тарифи според пристанищата, за еднакви услуги.

38. Когато става въпрос за разграничаването на съответния пазар, от решението за препращане се установява, че този пазар е пазарът на изпълнението, за сметка на трети лица, на операции по воденето на корабите в пристанищата на Генуа и на *La Spezia*. Като се има предвид именно обемът на трафика в разглежданите пристанища и значението на тези пристанища от гледна точка на обмена в рамките на Общността, тези пазари могат, всеки един от тях да бъдат разглеждани като съставляващи съществена част от Общия пазар (Решения от 10 декември 1991 г. по дело *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, *Recueil*, стр. I-5889, точка 15, и от 12 февруари 1998 г., по дело *Raso* и др., C-163/96, още не публикувано в *Recueil*, точка 26).

39. Що се отнася до съществуването на изключителни права, добре е да се припомни, че според установената съдебна практика, едно предприятие, което се ползва от законен монопол върху една съществена част от общия пазар може да

се счита, като такова заемащо господстващо положение по смисъла на член 86 от Договора (Решения 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*, цитирано по-горе, точка 14, и по дело *Raso* и др., цитирано по-горе, точка 25).

40. Следва да се уточни, след това, че ако обикновеният факт на създаването на господстващо положение, чрез предоставянето на изключителни права по смисъла на член 90, параграф 1 от Договора, не е, сам по себе си, несъвместим с член 86 от Договора, една държава-членка нарушава забраните прогласени с тези две разпоредби когато съответното предприятие е поставено в положение, чрез самото упражняване на изключителните права, които са му били предоставени да използва господстващото положение като злоупотребява с него или когато тези права могат да създадат положение, при което това предприятие е поставено в положение да извърши такива злоупотреби (Решения по дело Höfner и Elser, цитирано по-горе, точка 29; по дело ERT, цитирано по-горе, точка 37; по дело *Merci convenzionali porto di Genova*, цитирано по-горе, точка 17; от 5 октомври 1994 г., по дело *Centre d'insémination de la Crespelle*, C-323/93, Recueil, стр. I-5077, точка 18, и по дело *Raso* и др., цитирано по-горе, точка 27).

41. От това следва, че една държава-членка може, без да нарушава член 86 от Договора, да предостави изключителни права за предоставянето на услуги по воденето на корабите в своите пристанища на местни сдружение на лоцмани, доколкото последните не използват господстващото си положение като злоупотребяват с него и не са задължително поставени в положение да извършват такива злоупотреби.

42. За да бъде изключено съществуването на такива злоупотреби, сдруженията на лоцманите от Генуа и от *La Spezia* се позовават на член 90, параграф 2 от Договора. От тази разпоредба именно следва, че предприятията, натоварени с управлението на една услуга от общ стопански интерес са подчинени на правилата на конкуренцията на Договора, само доколкото прилагането на тези правила не е пречка за правното и фактическо упражняване на специалната мисия, която им е била възложена. Член 90, параграф 2 от Договора уточнява също, че за да се прилага, трябва освен това развитието на обмена да не бъде засегнат в степен противоречаща на интереса на Общността.

43. Те поддържат, че прилаганите тарифи са необходими за поддържането на една универсална услуга по водене на кораби в пристанищата. От една страна, тарифите, включвали една съставка отговаряща на добавката към цената, която се налага от поддържането на универсалната услуга по водене на кораби в пристанищата. От друга страна, различията в тарифите в различните пристанища, които, както става ясно от досието, са резултат от съобразяването, при изчисляване на тарифите, на коригиращите фактори отразяващи влиянието на местните условия – което има за цел да покаже, че предоставяните услуги не са еднакви – било оправдано от особеностите на услугата и от необходимостта да се осигури универсалното Ж покритие.

44. Трябва, следователно, да се провери дали изключението от прилагането на правилата на Договора предвидено в член 90 параграф 2 от Договора, може да бъде приложено. За тази цел е необходимо да се изследва дали услугата по водене на корабите в пристанищата може да се разглежда като една услуга, представляваща общ стопански интерес по смисъла на тази разпоредба и, при

положителен отговор, от една страна, дали изпълняването на тази специална мисия може да бъде осигурено само посредством услуги, чието заплащане е по-високо от реалната стойност на услугите, и чиито тарифи варират според пристанищата и, от друга страна, дали развитието на обмена не е засегнато в степен противоречаща на интереса на Общността (вж, в тази връзка, Решение от 23 октомври 1997 г., по дело Комисия/Нидерландия, C-157/94, Recueil, стр. I-5699, точка 32).

45. От преписката по главното производство се установява, че операциите по воденето на корабите в пристанищата са от общ стопански интерес, който има специфични особености в сравнение с този, който имат други стопански дейности и който може да обоснове тяхното попадане в приложното поле на член 90, параграф 2 от Договора. Наистина, лоцманите са задължени да предоставят във всеки един момент, на всеки потребител една универсална услуга по водене на корабите в пристанищата, и то по съображения за сигурност в акваторията на пристанището. При всяко положение, Италианската република е могла да приеме, че е било необходимо за нуждите на обществената сигурност, да предостави на местните групи оператори едно изключително право за осигуряване на универсалната услуга по водене на корабите в пристанищата.

46. При това положение, не е несъвместимо с членове 86 и 90, параграф 1 от Договора, включването в цената на услугата на съставка предназначена да покрива стойността по поддържането на универсалната услуга по воденето на корабите в пристанищата, доколкото тя отговаря на добавката в стойността, която налагат специфичните особености на тази услуга и предвиждането, за тази услуга на различни тарифи в зависимост от особеностите, присъщи на всяко пристанище.

47. Следователно, след като сдруженията на лоцмани действително са били натоварени от държавата-членка с управлението на една услуга от общ стопански интерес, по смисъла на член 90, параграф 2 от Договора и другите условия за прилагане на изключението от приложението на правилата на договора предвидено от тази разпоредба са налице, правна уредба като тази в случая, не представлява нарушение на член 86 от Договора, разгледан във връзка с член 90, параграф 1.

Относно член 85 от Договора

48. Националният съд си задава също въпроса за съвместимостта на процеса по определяне на тарифите за услугите по водене на корабите в пристанищата с член 85 от Договора.

49. Съдът е постановил, че има нарушение на членове 5 и 85 от Договора когато една държава-членка, или налага, или третира по благоприятен начин сключването на споразумения, противоречащи на член 85 или засилва последиците от такива споразумения, или отнема държавническият характер на своята собствена правна уредба като делегира на частни оператори отговорността за вземането на решения за намеса от стопански интерес (Решение по дело Centro Servizi Spediporto, цитирано по-горе, точка 21 и цитираната съдебна практика).

50. В тази насока трябва да се отбележи, от една страна, че преписката по главното производство не разкрива съществуването на споразумение по смисъла на член 85 от Договора.

51. Наистина, ако сдруженията на лоцмани представляват действително предприятия по смисъла на тази разпоредба, едно споразумение между тези групи на национално ниво, ако съществува, не води до определяне на една обща цена за всички пристанища, тъй като тарифата се изчислява въз основа на математическа формула, към която се прилагат различни коригиращи фактори, свързани с особеностите на всяко пристанище. Между другото, дори ако беше доказано, че пристанищата са в конкуренция в рамките на един и същ географски пазар, което се предполага в определението за препращане, остава трудно да се открият ограничаващите последици на едно евентуално споразумение доколкото изключителни права са предоставени във всяко от разглежданите пристанища и следователно не съществува потенциален конкурент на местното сдружение на лоцмани. Следователно, от досието по главното производство не се установява, че има споразумение между предприятия, имащо за предмет, или за резултат разграничаване на конкуренцията.

52. От друга страна, трябва да се отбележи, че от досието по главното производство не се установява, че италианските органи са делегирали техните правомощия във връзка с определянето на тарифите на сдруженията на лоцманите от Генуа и от La Spezia. Наистина, във всяко от разглежданите пристанища, тарифите за услугите по воденето на корабите са били определени от местния морски орган, на основание член 212 от регламента, въз основа на една обща формула определена на национално ниво от публичните органи и след допитване, не само до заинтересованите групи лоцмани, но също и до представителите на ползвателите и на морските агенти от пристанищата на Генуа и на La Spezia. Участието на лоцманите в административната процедура по изготвяне на тарифите не би могло да се разглежда като споразумение между стопански субекти, което публичните органи са наложили или са третирали благосклонно, или чийто ефект те са засилили.

53. Следователно, член 85 от Договора не е пречка за правна уредба като тази, разглеждана в главното производство.

54. С оглед на изложените по-горе съображения, следва да се отговори, че разпоредбите на членове 5, 85, 86 и член 90, параграф 1, от Договора, в тяхната съвкупност, не са пречка за правната уредба на една държава-членка като разглежданата в случая,

- която предоставя на предприятия, установени в тази държава-членка изключителното право да осигуряват услугата по водене на корабите в пристанищата,

- която налага да се използва тази услуга за една цена, която извън реалната стойност на услугите, включва добавката, която е необходима за поддържането на една универсална услуга за водене на корабите в пристанищата и

- която предвижда различни тарифи за различните пристанища за да отчита особеностите присъщи на всяко от тях.

По втория въпрос

61996J0266 – ЦПР - финализиран

55. С втория си въпрос националният съд пита по същество, дали разпоредбите на Регламент № 4055/86 и на член 59 от Договора, взети заедно, са пречка за правната уредба на една държава-членка, която налага на предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, когато техните кораби спират в пристанищата на първата държава-членка, да се ползват, срещу заплащане от услугите на местните сдружения на лоцмани, притежаващи изключителни концесии.

56. Съгласно установената съдебна практика, член 59 от Договора изисква не само премахването на всякаква дискриминация срещу доставчика на услуги основана на гражданството, но също и премахването на всички ограничения, дори ако те се прилагат без разлика по отношение на националните доставчици и на тези от другите държави-членки, когато тя е в състояние да забрани или да попречи по друг начин на дейността на доставчика установен в една друга държава-членка, в която той доставя също същите услуги (Решения от 25 юли 1991 г., по дело *Säger*, C-76/90, *Recueil* стр. I-4221, точка 12, и от 5 юни 1997 г., по дело *SETTG*, C-398/95, *Recueil* стр. I-3091, точка 16).

57. В това отношение, както е отбелязал генералният адвокат в точка 35 от своето заключение, спорният режим не изглежда да съдържа друга видима или прикрита дискриминация, противоречаща на членове 59 от Договора и 9 от Регламент № 4055/86.

58. От друга страна, задължението в пристанището на Генуа, да се ползват услугите за водене на корабите, предоставяни от сдружението на лоцманите на Генуа, се прилага еднакво по отношение на всички предприятия за морски транспорт. От друга страна, в пристанището на La Spezia всички ползващи кораби с бруто тонаж от повече от 500 тона, трябва да се ползват от услугите на сдружението на лоцманите от La Spezia. Едно предприятие като Corsica Ferries, което използва фериботи е подчинено на същото задължение да се ползва от услугите по воденето на корабите, като италианските транспортни предприятия, използващи кораби със същите размери.

59. Добре е да се уточни, предварително, че когато става въпрос за една евентуална пречка за свободното предоставяне на услугата водене на корабите в пристанищата, достатъчно е да се препрати към доводите посветени на прилагането на изключението от правилата на Договора предвидено в член 90, параграф 2 от Договора, за да се направи извода, че една такава пречка, ако съществува, не противоречи на член 59 от Договора, щом като всички условия за прилагането на член 90, параграф 2 са налице.

60. Колкото до евентуалното съществуване на ограничение на свободното предоставяне на услуги за морски транспорт, трябва да се отбележи, че услугата водене на корабите в пристанищата представлява една техническа плавателна услуга от съществено значение за опазването на сигурността в акваторията на пристанището, която има особеностите на една публична услуга (универсалността, непрекъснатостта, задоволяването на изисквания от обществен интерес, правната уредба и наблюдението от страна на публичните органи). При това положение, при уговорката, че добавката към цената по отношение на реалната стойност на услугата отговаря наистина на добавката към стойността, която се налага от поддържането на една универсална услуга за водене на корабите в пристанищата, задължението да се ползва една местна

услуга по водене на корабите в пристанищата, дори ако то може да бъде затруднение или пречка за свободното предоставяне на услугите за морския транспорт, би могло да бъде оправдано, на основание член 56 от Договора ЕО, от съображенията за обществена сигурност, на които са се позовали групите на лоцманите и въз основа на които е била приета националната уредба относно воденето на корабите в пристанищата.

61. Следователно, отговора на втория въпрос трябва да гласи, че разпоредбите на Регламент № 4055/86 и на член 59 от Договора, не са пречка за правната уредба на една държава-членка, като тази в конкретния случай, която налага на предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, когато техните кораби спират в пристанищата на първата държава-членка, да се ползват срещу възнаграждение от услугите на местните сдружения на лоцмани, притежаващи изключителни концесии. Една такава уредба, дори и да представлява пречка за свободното предоставяне на услуги за морски транспорт, би била наистина оправдана от съображения за обществена сигурност по смисъла на член 56 от Договора.

По съдебните разноски

62 Разходите, направени от италианското правителство, както и от Комисията, които са представили изложения пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в производството, висящо пред националния съд, последният следва да се произнесе относно разноските.

По изложените съображения,

Съдът (пети състав),

като се произнася по въпросите, отправени от страна на Tribunale di Genova с Определение от 5 юли 1996 г., реши :

1. Член 30 от Договора за ЕО не е пречка за правната уредба на една държава-членка, като тази в случая, която задължава предприятията за морски транспорт, установени в една друга държава-членка, чиито кораби спират в пристанищата на първата държава-членка, да се ползват, срещу заплащане по-високо от реалната стойност на предоставяната услуга, от услугите на местни сдружения на лоцмани, притежаващи изключителни концесии.

2. Разпоредбите на членове 5, 85, 86 и 90, параграф 1, от Договора за ЕО не са пречка за една правна уредба на държава-членка, като тази в случая,

- която предоставя на предприятия установени в тази държава изключителното право да предоставят услугата водене на корабите в пристанищата

- която налага използването на тази услуга за цена, която, по-висока от реалната стойност на услугите, включва добавката, която е необходима за поддържането на една универсална услуга за водене на корабите в пристанищата и

- която предвижда различни тарифи, в зависимост от пристанищата, за да държи сметка за присъщите особености на всяко от тях.

3. Разпоредбите на 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 и на член 59 от Договора ЕО, не са пречка за правната уредба на дадена държава-членка, като тази в случая, която налага на предприятията за морски транспорт установени в една друга държава-членка, когато техните кораби спират в пристанищата на първата държава-членка, да се ползват срещу заплащане от услугите на местни групи от лоцмани притежаващи изключителни концесии. Една такава правна уредба, дори и да представлява пречка за свободното предоставяне на услуги за морски транспорт, би била наистина оправдана от съображения за обществена сигурност по смисъла на член 56 от Договора за ЕО.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 18 юни 1998 година.

Подписи