ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ WALTER VAN GERVEN της 9ης Φεβρουαρίου 1994 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο από το Tribunale di Genova (στο εξής: το αιτούν δικαστήριο) έχουν ως αντικείμενο την ερμηνεία των άρθρων 5,7, 30,59,85,86 και 90 της Συνθήκης ΕΟΚ. Τα ερωτήματα αυτά υποβλήθηκαν στο πλαίσιο διαδικασίας εκδόσεως διαταγής πληρωμής με την οποία η Corsica Ferries Italia Srl (στο εξής: Corsica Ferries) απέβλεπε στο να επιτύχει την εκ μέρους της Corporazione dei Piloti del Porto di Genova [(ένωση πλοηγών του λιμένα της Γένουας) στο εξής: Corporazione] την επιστροφή των ποσών που η Corporazione είχε καταβάλει προς πληρωμή των υπηρεσιών πλοηγήσεως, πληρωμή η οποία, κατ' αυτήν, ήταν ασυμβίβαστη προς το κοινοτικό δίκαιο. Οι υπηρεσίες πλοηγήσεως συνίστανται στην εκ μέρους του πλοηγού συνδρομή προς τον κυβερνήτη ενός πλοίου για τους αναγκαίους ελιγμούς προκειμένου αυτό να εισπλεύσει στον λιμένα και να πλευρίσει, ο δε πλοηγός έχει ως έργο να υποδείξει τον ακολουθητέο δίαυλο και να συνδράμει τον κυβερνήτη κατά τους ελιγμούς.

Η εξέταση των ερωτημάτων επιβάλλει να εκτεθεί το πλαίσιο — όχι και τόσο διαφανές — των πραγματικών και νομικών στοιχείων της υποθέσεως.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ολλανδική.

Πραγματικό και νομικό πλαίσιο

2. Η Corsica Ferries — της οποίας η εταιρική επωνυμία μεταβλήθηκε σε Tour Ship Italia s. r. l. κατά την έκτακτη γενική συνέλευση που συνήλθε στις 4 Δεκεμβρίου 1992 — είναι εταιρία περιορισμένης ευθύνης ιταλικού δικαίου με έδρα το Κάλιαρι και η οποία προσφέρει υπηρεσίες εσωτερικών και διεθνών θαλάσσιων μεταφορών με πορθμεία. Από τις γραπτές παρατηρήσεις της Corsica Ferries προκύπτει ότι από τις 4 Δεκεμβρίου 1992 το εταιρικό της κεφάλαιο κατέχεται κατά 90 % από την Tour Ship Group S. A., ανώνυμη εταιρία λουξεμβουργιανού δικαίου [1].

Κατά τους ισχυρισμούς της, η Corsica Ferries, ως ναυτικός πράκτορας που εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη, διαχειρίζεται τον στόλο που διαθέτει ο όμιλος Tour Ship (ως προς την ταυτότητα του πλοιοκτήτη, βλ. πιο κάτω σημείο 22). Από το 1989, έχει επίσης, ως επιχείρηση θαλασσίων μεταφορών, την άμεση διαχείριση της γραμμής μεταξύ του λιμένα

1 — Από τα πρακτικά (των οποίων αντίγραφο επισυνάπτεται στις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσε η Corsica Ferries) της έκτακτης γενικής συνελεύσεως των μετόχων που συνήλθε στις 4 Δεκεμβρίου 1992 προκύπτει ότι η Tour Ship Group S. A. κατέστη μέτοχος επ' ευκαιρία της αυξήσεως του κεφαλαίου που αποφασίστηκε κατά τη διάρκεια της εν λόγω συνελεύσεως: έως τότε, 99 % του εταιρικού κεφαλαίου [20 000 000 λιρέτες (LIT)] κατείχετο από μια εταιρία του Λίχτενστάϊν, την Allgemeine Tourist Organisation Anstalt. Η συνέλευση αποφάσισε να αυξήσει το κεφάλαιο μέχρι ποσού 199 000 000 LIT. Η Tour Ship Group αποφάσισε αμέσως να εγγραφεί για ποσό 179 000 000 LIT, το οποίο κάλυψε αμέσως.

της Γένουας και διαφόρων λιμένων της Κορσικής (Bastia, Calvi, Ajaccio). Η υπηρεσία στη γραμμή αυτή διασφαλίζεται με δύο πορθμεία τα οποία η Corsica Ferries έχει μισθώσει, ήτοι το Corsica Regina και το Corsica Victoria, τα οποία φέρουν παναμαϊκή σημαία [2]. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του εκπροσώπου της Corsica Ferries κατά την προφορική διαδικασία, τα πλοία αυτά ανήκουν στην εταιρία Tour Ship Panama [3].

Προσθέτω ακόμη μια λέξη ως προς τη δομή του ομίλου Tour Ship: ο εκπρόσωπος της Corsica Ferries δήλωσε κατά την προφορική διαδικασία ότι μόνος μέτοχος της λουξεμβουργιανής εταιρίας Tour Ship Group είναι ο Frederic Lota, γάλλος κάτοικος Bastia (Κορσική). Μέσω της λουξεμβουργιανής εταιρίας χαρτοφυλακίου, ο Lota δεν ελέγχει μόνο την Corsica Ferries αλλά και τις εταιρίες Corsica Ferries France και Corsica Ferries Panama οι οποίες προσφάτως έχουν μεταβάλει την εμπορική τους επωνυμία και του λοιπού αποκαλούνται Tour Ship France και Tour Ship Panama.

3. Κατά την περίοδο που περιλαμβάνεται μεταξύ του τέλους 1989 και 31ης Ιουλίου 1992, η Corsica Ferries κατέβαλε στην Corporazione το συνολικό ποσό των 901 156 960 λιρετών (LIT) για τις υπηρεσίες πλοηγήσεως. Υποστηρίζει ότι υπήρξε θύμα τιμολογίου που εισάγει διακρίσεις ασυμβίβαστου προς τους κανόνες ανταγωνισμού και ελεύθερης κυκλοφορίας που θεσπίστηκαν με τη Συνθήκη ΕΚ και ζητεί από την Corporazione να της επιστρέψει, για την περίοδο 1989 έως 1992, τη διαφορά μεταξύ του βασικού τιμολογίου, το οποίο εφαρμόστηκε στην περίπτωση της, και του μειωμένου τιμολογίου το οποίο εφαρμόζεται για τα υπό ιταλική σημαία πλοία και τα οποία εκτελούν γραμμή μεταξύ των εθνικών λιμένων. Η διαφορά αυτή ανέρχεται σε 588 752 000 LIT.

4. Οι κανόνες του ιταλικού δικαίου που διέπουν τις υπηρεσίες πλοηγήσεως περιλαμβάνονται στα άρθρα 86 έως 100 του Codice della Navigazione [(κώδικα ναυσιπλοΐας) στο εξής: Codice] και στα άρθρα 98 έως 137 του εκτελεστικού διατάγματος [Regolamento di esecuzione (navigazione marittima)].

Σύμφωνα με το άρθρο 86 του Codice, με Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας δημιουργείται ένωση πλοηγών, έχουσα νομική προσωπικότητα, στους λιμένες και άλλους διαύλους ή διόδους πλοίων όπου επιβάλλεται να υπάρχει η υπηρεσία πλοηγήσεως.

Μολονότι είναι κατ' αρχήν προαιρετική, η σύσταση υπηρεσίας πλοηγήσεως μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 87 του Codice, να καταστεί υποχρεωτική με Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας στους λιμένες όπου η υπηρεσία αυτή κρίνεται ενδεδειγμένη. Βάσει της διατάξεως αυτής, η υπηρεσία πλοηγήσεως κατέστη υποχρεωτική στο σύνολο σχεδόν των ιταλικών λιμένων, περιλαμβανομένου και αυτού της Γένουας. Ο κυβερνήτης ενός πλοίου ο οποίος δεν τηρεί την υποχρέωσή του να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες ενός πλοηγού τιμωρείται ποινικώς, (άρθρα 1170 και 1171 του Codice).

2 — Ο εκπρόσωπος της Corsica Ferries διευκρίνισε κατά την προφορική διαδικασία ότι μόνον αυτά τα δύο πλοία είναι υπό παναμαϊκή σημαία, ενώ τα άλλα πλοία της Corsica Ferries βρίσκονται υπό ιταλική σημαία.

3 — Σύμφωνα με απόσπασμα της Lloyd's Register of Shipping, που επισυνάπτεται στις γραπτές παρατηρήσεις της Επιτροπής, τα δύο αυτά πλοία ανήκουν στην εταιρία Tour Ship Co. S. A.

5. Συγκεκριμένα, μεταξύ της ενώσεως των πλοηγών και του κυβερνήτη του πλοίου, εκπροσωπούντος τον πλοιοκτήτη, συνάπτεται σύμβαση παροχής υπηρεσιών εξ επαχθούς αιτίας βάσει της οποίας ο πλοηγός, μέλος της Corporazione, συνδράμει τον κυβερνήτη.

Σύμφωνα με το άρθρο 91 του Codice, τα τιμολόγια πλοηγήσεως εγκρίνονται από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κατόπιν γνωμοδοτήσεως των ενδιαφερομένων συνδικαλιστικών ενώσεων. Τα τιμολόγια αυτά καθίστανται εκτελεστά σε κάθε λιμένα με απόφαση της αρμόδιας λιμενικής αρχής.

Με εγκύκλιο της 16ης Νοεμβρίου 1990, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πληροφόρησε όλες τις λιμενικές διευθύνσεις ότι οι ενώσεις πλοιοκτητών και η ιταλική ομοσπονδία πλοηγών λιμένων κατέληξαν σε συμφωνία για την προσαρμογή των τιμολογίων για τα έτη 1991 και 1992, ο δε υπουργός, κατ' εφαρμογή του άρθρου 91 του Codice, ενέκρινε τα τιμολόγια αυτά. Τα εν λόγω τιμολόγια τέθηκαν σε εφαρμογή με απόφαση του διευθυντή ναυτιλιακών υποθέσεων του λιμένα της Γένουας.

6. Από τις αποφάσεις του διευθυντή ναυτιλιακών υποθέσεων [4] προκύπτει ότι κατά τον χρόνο των περιστατικών της κύριας δίκης, ίσχυαν δύο χωριστά τιμολόγια αναλόγως του αν το πλοίο είχε ή όχι άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού (καμποτάζ) για τις ιταλικές ακτές [5]. Στα πλοία τα οποία διαθέτουν άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού εφαρμόζεται τιμολόγιο το οποίο είναι κατά 30 % χαμηλότερο από τα τιμολόγια που εφαρμόζονται για την ίδια υπηρεσία πλοηγήσεως για πλοία τα οποία δεν διαθέτουν άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού. Επιπλέον, παρέχεται μείωση 50 % επί του βασικού τιμολογίου στα πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές μεταξύ των ιταλικών λιμένων με σταθερή διαδρομή και καταπλέουν στον λιμένα της Γένουας τουλάχιστον μια φορά την εβδομάδα. Τέλος, άλλες εκπτώσεις παρέχονται στα πλοία πέραν των 2 000 τόνων συνολικού εκτοπίσματος τα οποία εκτελούν ακτοπλοΐα εσωτερικού και τα οποία χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες πλοηγήσεως ορισμένες φορές κάθε μήνα.

Κατά τον χρόνο των περιστατικών, μόνον τα υπό ιταλική σημαία πλοία μπορούσαν να λάβουν άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού κατ' εφαρμογή του άρθρου 224 του Codice. Την 1η Ιανουαρίου 1993 άρχισε να ισχύει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, με τον οποίο εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (βλ. πιο κάτω σημείο 12) [6]. Κατ' εφαρμογή του κανονισμού αυτού, και με εγκύκλιο της 18ης Δεκεμβρίου 1992, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επεξέτεινε, από 1ης Ιανουαρίου 1993, το τιμολόγιο που είχε εφαρμογή στα πλοία που είχαν άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού στα πλοία υπό σημαία άλλου κράτους μέλους.

4 — Πρόκειται για τις αποφάσεις 29/89,50/90 και 28/91, των οποίων αντίγραφο επισυνάπτεται στις γραπτές παρατηρήσεις της Corsica Ferries.

5 — Παράβαλε τον ορισμό του «cabotage» στο V. Power, *EC Shipping Law*, Λονδίνο, Lloyd's of London Press, 1992, σ. 211, αριθ. 7. 6. 2. 1: «cabotage is the carriage of passengers or goods by sea between ports in any one Member State, including the overseas territories of that State» (καμποτάζ είναι η θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων ενός κράτους μέλους, περιλαμβανομένων και των υπερποντίων εδαφών του κράτους αυτού).

6 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — cabotage) (ΕΕ 1992, L 364, σ. 7).

7. Η Corporazione θεωρεί ότι δεν υπήρξε παράβαση του κοινοτικού δικαίου και αρνείται να επιστρέψει τα ποσά που ζητεί η Corsica Ferries. Θεωρώντας ότι «η ορθή και ακριβής ερμηνεία του περιεχομένου και το πεδίο εφαρμογής» των διατάξεων της Συνθήκης περί του ανταγωνισμού και της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των εμπορευμάτων και των υπηρεσιών είναι αναγκαία για να κριθεί αν πρέπει ή όχι να γίνει δεκτή η αίτηση, το αιτούν δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συμβιβάζονται προς τα άρθρα 5 και 7 της Συνθήκης ΕΟΚ οι διατάξεις της εθνικής έννομης τάξεως οι οποίες, για τα πλοία τα οποία εκτελούν κανονική γραμμή μεταξύ λιμένων δύο κρατών μελών, ορίζουν ως αμοιβή για την — υποχρεωτική προς ασφάλεια της ναυσιπλοΐας — υπηρεσία πλοηγήσεως μειωμένα τιμολόγια που ισχύουν μόνο για τα εγκεκριμένα πλοία που εκτελούν ακτοπλοΐα μεταξύ εθνικών λιμένων, στην περίπτωση κατά την οποία η ακτοπλοΐα μεταξύ εθνικών λιμένων, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, επιφυλάσσεται μόνο στα υπό ιταλική σημαία πλοία;

2) Συμβιβάζονται προς το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΟΚ οι διατάξεις ή οι πρακτικές της εθνικής έννομης τάξης οι οποίες επιβάλλουν την υποχρεωτική χρήση των υπηρεσιών της επιχειρήσεως πλοηγήσεως, ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία οι ίδιες εργασίες μπορούν, με ασφάλεια για τη ναυσιπλοΐα, να εκτελεστούν εν όλω ή εν μέρει με μικρότερο κόστος από το πλήρωμα, τα μέσα και την τεχνολογία που διαθέτει το πλοίο;

3) Στην περίπτωση πλοίων που εκτελούν κανονική γραμμή μεταξύ δύο κρατών μελών, συμβιβάζονται προς το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΟΚ οι διατάξεις της εθνικής έννομης τάξης κατά τις οποίες μειώσεις επί των υποχρεωτικών τιμολογίων που ισχύουν για την παροχή υπηρεσιών πλοηγήσεως στους εθνικούς λιμένες ισχύουν μόνο για τα υπό εθνική σημαία πλοία;

4) Μήπως η έγκριση εκ μέρους των δημοσίων αρχών ενός υποχρεωτικού τιμολογίου που προκύπτει από συμφωνία και/ή συνεννόηση μεταξύ των ενώσεων επιχειρήσεων του οικείου τομέα, συνιστά "συναίνεση" σε συμφωνία απαγορευόμενη από το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, μπορεί μια τέτοια συναίνεση να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται προς τις διατάξεις των άρθρων 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 85 της Συνθήκης ΕΟΚ;

5) Συμβιβάζονται προς το άρθρο 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, οι εθνικές διατάξεις κατά τις οποίες επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση, στην οποία έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς, μπορεί:

α) να επιβάλλει στα πλοία που εκτελούν τακτική γραμμή μεταξύ δύο κρατών μελών ανίσους όρους επί ισοδυνάμων παροχών, στην περίπτωση κατά την οποία το ισχύον σύστημα τιμολογήσεως προβλέπει, για τις ίδιες υπηρεσίες, πραγματικές μειώσεις επί των ισχυουσών τιμών

μόνο για τα υπό εθνική σημαία πλοία;

β) να εφαρμόζει, σε συνδυασμό με τα προηγούμενα, στα υπό αλλοδαπή σημαία πλοία, τιμολόγια τα οποία προβλέπουν αμοιβές κατά "τρεις φορές" υψηλότερες σε σχέση με τις αμοιβές που προβλέπονται για τα υπό εθνική σημαία πλοία;

γ) να μη μειώνει το κόστος μιας υποχρεωτικής υπηρεσίας, όπως η υπό εξέταση, στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο — τηρώντας πάντοτε ακριβώς και υπό όλες τις απόψεις τις απαιτήσεις ασφαλείας της ναυσιπλοΐας — είναι σε θέση, τουλάχιστον εν μέρει, να πλεύσει με δικά του μέσα;»

Παραδεκτό των προδικαστικών ερωτημάτων

8. Η Corporazione και η Ιταλική Κυβέρνηση αμφισβητούν το παραδεκτό των προδικαστικών ερωτημάτων. Εφόσον η διαδικασία της κύριας δίκης δεν διεξάγεται κατ' αντιμωλία, το αιτούν δικαστήριο παρέλειψε να διαπιστώσει ότι τα πλοία της Corsica Ferries για τα οποία γίνεται λόγος εν προκειμένω φέρουν παναμαϊκή σημαία. Η παράλειψη αυτή στερεί κάθε λυσιτέλεια από τα ερωτήματα ως προς τις ενδοκοινοτικές διακρίσεις. Πράγματι, κατά τον κανονισμό 3577/92, μόνον οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες οι οποίοι εκτελούν μεταφορές με πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και τα οποία φέρουν σημαία ενός κράτους μέλους μπορούν να επικαλεστούν το δικαίωμα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο τόσο η Corporazione, όσο και η Ιταλική Κυβέρνηση ζητούν, κυρίως, από το Δικαστήριο να κρίνει απαράδεκτα όλα τα ερωτήματα που του υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο. Επικουρικώς, ζητούν από το Δικαστήριο να αναδιατυπώσει το πρώτο και το τρίτο ερώτημα σε συνάρτηση προς τα περιστατικά της υποθέσεως και να κρίνει απαράδεκτα όλα τα άλλα ερωτήματα. Κατά την προφορική διαδικασία, η Γαλλική Κυβέρνηση προσχώρησε στην τελευταία αυτή άποψη.

Η άποψη της Επιτροπής συνεπάγεται αποχρώσεις. Παρατηρεί ότι το Δικαστήριο απάντησε ήδη σε προδικαστικά ερωτήματα τα οποία του είχαν υποβληθεί στο πλαίσιο διαδικασίας όπως αυτή της κύριας δίκης. Για να εκτιμηθεί το αν τα ερωτήματα του αιτούντος δικαστηρίου ασκούν επιρροή, πρέπει, κατά την Επιτροπή, να ληφθεί υπόψη η ειδική φύση της διαδικασίας που κινήθηκε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου: πρόκειται στην παρούσα υπόθεση για διαδικασία εκδόσεως διαταγής πληρωμής με την οποία η Corsica Ferries ζητεί την επιστροφή της διαφοράς μεταξύ των τιμολογίων τα οποία εφαρμόστηκαν στην περίπτωση της κατά την περίοδο 1989-1992 και των τιμολογίων που έχουν εφαρμογή στα υπό ιταλική σημαία πλοία. Επομένως, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι μόνο τα ερωτήματα ως προς το ύψος των τιμολογίων των υπηρεσιών πλοηγήσεως ασκούν επιρροή, πράγμα που δεν συμβαίνει στην περίπτωση των ερωτημάτων ως προς τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της υπηρεσίας πλοηγήσεως και τον τρόπο με τον οποίο καθορίστηκαν τα τιμολόγια.

9. Συμμερίζομαι εν πολλοίς την άποψη της Επιτροπής. Ως αρχή της συλλογιστικής μου, θέτω τη φιλοσοφία η οποία αποτελεί τη βάση της προδικαστικής παραπομπής που

θεσπίστηκε με το άρθρο 177 της Συνθήκης ΕΚ:

«Η διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 177 της Συνθήκης αποτελεί [...] ένα όργανο συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, χάρη στο οποίο το πρώτο παρέχει στα δεύτερα τα στοιχεία ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου που αυτά χρειάζονται για την επίλυση των διαφορών που φέρονται ενώπιόν τους» [7].

Με άλλα λόγια, το Δικαστήριο δεν μπορεί να παρέχει στοιχεία ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου παρά μόνο κατά το μέτρο που αυτά είναι αναγκαία για την εξέλιξη της διαφοράς της κύριας δίκης. Για να προσδιοριστεί αν και σε ποιο μέτρο επιβάλλεται να δοθεί απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει, επομένως, να ληφθεί υπόψη η φύση της διαδικασίας που ακολουθείται στην κύρια δίκη. Όπως έχω αναφέρει ήδη, στην παρούσα περίπτωση πρόκειται για διαδικασία εκδόσεως διαταγής πληρωμής, δηλαδή μια μορφή συνοπτικής διαδικασίας (procedimento sommario) που προβλέπουν τα άρθρα 633 επ. του Codice di Procedura Civile. Η διαδικασία αυτή έχει ως ιδιομορφία ότι καταλήγει στην έκδοση δικαστικής Διατάξεως (decreto ingiuntivo) με την οποία ο δικαστής δέχεται το αίτημα χωρίς να ακούσει τον αντίδικο. Συζήτηση κατ' αντιμωλία διεξάγεται μόνον αν ο ηττηθείς διάδικος ασκήσει ανακοπή κατά της διαταγής πληρωμής. Αν ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά αυτά, μόνον ο δανειστής ο οποίος απαιτεί την απόδοση ορισμένου ποσού και το οποίο δεν μπορεί να είναι αντικείμενο υπολογισμών ή προσθηκών, εκτός αν πρόκειται για καθαρά τεχνικής φύσεως, μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία αυτή.

7 — Απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 1990, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-297/88 και C-197/89, Dzodzi, Συλλογή 1990, σ. I-3763, σκέψη 33.

10. Το Δικαστήριο επέδειξε πάντοτε εξαιρετική ευελιξία ως προς το παραδεκτό προδικαστικών ερωτημάτων που ανέκυψαν στο πλαίσιο μιας τέτοιας διαδικασίας εκδόσεως διαταγής πληρωμής. Επανειλημμένως απέρριψε ένσταση απαραδέκτου προβληθείσα — γενικώς από την Ιταλική Κυβέρνηση — λόγω της ειδικής φύσεως της διαδικασίας αυτής. Το Δικαστήριο απέρριψε για πρώτη φορά την ένσταση αυτή με την απόφαση Politi. Επί του ζητήματος αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 177, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ, το Δικαστήριο απάντησε ότι

«αρκεί η διαπίστωση ότι ο πρόεδρος του tribunale di Torino ασκεί δικαστικά καθήκοντα κατά την έννοια του άρθρου 177 και ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου κρίθηκε απ' αυτόν αναγκαία προς έκδοση της αποφάσεώς του, χωρίς να χρειάζεται να ληφθεί υπόψη από το Δικαστήριο σε ποιο στάδιο της διαδικασίας υποβλήθηκε το ερώτημα». [8]

Με την απόφαση Birra Dreher, το Δικαστήριο επανέλαβε τη σκέψη αυτή, προσθέτοντας ότι

8 — Απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1971,43/71, Politi, Jurispr. 1971, σ. 1039, σκέψη 5. Για τις μεταγενέστερες επιβεβαιώσεις βλ. απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 1974,162/73, Birra Dreher, Jurispr. 1974, σ. 201, σκέψη 3. απόφαση της 28ης Ιουνίου 1978,70/77, Simmenthal, Jurispr. 1978, σ. 1453, σκέψη 9. απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983,199/82, San Giorgio, Συλλογή 1983, σ. 3595, σκέψη 9 και, πρόσφατα, απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-277/91, C-318/91 και C-319/91, Ligur Carni, που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 19. Βλ. επίσης τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Roemer, που δημοσιεύθηκαν μαζί με την απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1970,33/70, SACE, Jurispr. 1970, σ. 1213 έως 1227: «Δεν υφίστανται, ασφαλώς, ενδοιασμοί, όσον αφορά το παραδεκτό της παραπομπής. Το γεγονός ότι η κύρια δίκη έχει "συνοπτικό" χαρακτήρα, δηλαδή αποβλέπει μόνο στην έκδοση διαταγής πληρωμής, είναι άνευ σημασίας».

«το άρθρο 177 δεν εξαρτά την υποβολή αιτήσεως προς το Δικαστήριο από το αν η υπόθεση, στο πλαίσιο της οποίας το εθνικό δικαστήριο υποβάλλει προδικαστικό ερώτημα, συζητείται ή όχι κατ' αντιδικία». [9]

Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε τις δύο αυτές αποφάσεις με την απόφαση Simmenthal, διευκρινίζοντας ωστόσο ότι

«παρ' όλον ότι το άρθρο 177 δεν εξαρτά την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο από την κατ' αντιμωλία διαδικασία, κατά τη διάρκεια της οποίας ο εθνικός δικαστής υποβάλλει προδικαστικό ερώτημα, μπορεί ωστόσο, ενδεχομένως, να αποδειχθεί ότι είναι προς συμφέρον της ορθής απονομής της δικαιοσύνης η υποβολή του προδικαστικού ερωτήματος να μη γίνεται παρά κατόπιν συζητήσεως κατ' αντιμωλία.

εναπόκειται, πάντως, στο μόνο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει την ανάγκη αυτή». [10]

11. Επομένως, από τη νομολογία αυτή προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο είναι αναμφισβήτητα «δικαστήριο» κατά την έννοια του άρθρου 177 της Συνθήκης [11] και ότι — μολονότι το Δικαστήριο δείχνει την προτίμησή του για μια κατ' αντιμωλία διαδικασία — η έλλειψη της κατ' αντιμωλία διαδικασίας της κύριας δίκης δεν έχει, κατ' αρχήν, καμιά επίδραση επί του παραδεκτού των υποβληθέντων ερωτημάτων. Ωστόσο, από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι, αν ληφθεί υπόψη ο σκοπός του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, το Δικαστήριο δεν κρίνει εαυτό αρμόδιο να δώσει απάντηση όταν τα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν έχουν προδήλως υποθετικό χαρακτήρα [12] ή όταν προκύπτει σαφώς ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου που ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμιά σχέση με τα περιστατικά ή το αντικείμενο της διαδικασίας της κύριας δίκης [13] και, επομένως, δεν ανταποκρίνεται σε αντικειμενική ανάγκη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης [14] ή ακόμη όταν το εθνικό δικαστήριο δεν παρέχει στο Δικαστήριο επαρκή πραγματικά ή νομικά περιστατικά που θα του επέτρεπαν να διαπιστώσει μια τέτοια αντικειμενική ανάγκη [15].

Όσον αφορά το τελευταίο αυτό σημείο, οι διαπιστώσεις στις οποίες προέβη το αιτούν

9 — Απόφαση Birra Dreher, σκέψη 3, in fine.

10 — Απόφαση Simmenthal, σκέψεις 10 και 11. η κρίση αυτή επιβεβαιώθηκε πρόσφατα με τη σκέψη 16 της αποφάσεως Ligur Carni, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 8.

11 — Πράγματι, πρόκειται για «δικαστήριο που καλείται να αποφανθεί στο πλαίσιο διαδικασίας που προορίζεται να καταλήξει σε δικαστική απόφαση»: Διάταξη της 18ης Ιουνίου 1980,138/80, Borker, Jurispr. 1980, σ. 1975, σκέψη 4. Διάταξη της 5ης Μαρτίου 1986,318/85, Greis Unterweger, Συλλογή 1986, σ. 955, σκέψη 4. Επίσης, πληρούται η προϋπόθεση που τέθηκε με την πρόσφατη απόφαση Corbiau δηλαδή ότι πρέπει να πρόκειται για «αρχή η οποία έχει την ιδιότητα τρίτου σε σχέση προς την αρχή η οποία εξέδωσε την απόφαση που αποτελεί αντικείμενο του μέσου ένδικης προστασίας»: απόφαση της 30ής Μαρτίου 1993, C-24/92, Συλλογή 1993, σ. I-1277, σκέψη 15.

12 — Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ήδη ότι δεν είναι αρμόδιο να διατυπώνει συμβουλευτικές γνώμες επί γενικών ή υποθετικών ζητημάτων με την απόφαση που εξέδωσε στις 16 Δεκεμβρίου 1981 στην υπόθεση 244/80, Foglia, Συλλογή 1981, σ. 3045, σκέψη 18. Με την απόφαση που εξέδωσε στις 16 Ιουλίου 1992 στην υπόθεση C-83/91, Meilicke, Συλλογή 1992, σ. I-4871, το Δικαστήριο αρνήθηκε για πρώτη φορά να απαντήσει σε προδικαστικά ερωτήματα.

13 — Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1981,126/80, Salonia, Συλλογή 1981, σ. 1563, σκέψη 6. απόφαση της 11ης Ιουλίου 1991, C-368/89, Crispoltoni, Συλλογή 1991, σ. I-3695, σκέψη 11. βλ. επίσης απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 1991, C-186/90, Durighello, Συλλογή 1991, σ. I-5773, σκέψη 9. απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-343/90, Lourenço Dias, Συλλογή 1992, σ. I-4673, σκέψη 18 και απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-67/91, Asociación Española de Banca Privada κ. λπ., Συλλογή 1992, σ. I-4785, σκέψη 26. Βλ., επίσης, Διάταξη της 26ης Ιανουαρίου 1990, C-286/88, Falciola, Συλλογή 1990, σ. I-191, σκέψη 8.

14 — Διάταξη εκδοθείσα από το Δικαστήριο στην υπόθεση Falciola, που παρατέθηκε στην προηγούμενη υποσημείωση, σκέψη 9 in fine.

15 — Βλ. απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 1993, συνεκδικαοθείσες υποθέσεις C-321/90 και C-322/90, Telemarsicabruzzo κ. λπ., Συλλογή 1993, σ. I-393, σκέψεις 6 έως 10. Διάταξη της 19ης Μαρτίου 1993, C-157/92, Banchero, Συλλογή 1993, σ. I-1085, σκέψεις 4 έως 7, και Διάταξη της 26ης Απριλίου 1993, C-386/92, Monin Automobiles, Συλλογή 1993, σ. I-2049, σκέψεις 6 έως 9.

δικαστήριο επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Corsica Ferries προσκόμισε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για να αποδείξει ότι κατέβαλε στην Corporazione τα ποσά των οποίων απαιτεί την επιστροφή καί ότι — υπό την προϋπόθεση ότι τα επιχειρήματα με τα οποία υποστηρίζει ότι οι διαφορές ως προς τα επίδικα τιμολόγια είναι ασυμβίβαστες προς το κοινοτικό δίκαιο αποδειχθούν βάσιμα — έχει, επομένως, χρηματική απαίτηση κατά την έννοια του άρθρου 633 του Codice di Procedura Civile και αφορά ορισμένο ποσό, δηλαδή το ποσό των εν λόγω διαφορών ως προς τα τιμολόγια. Τα άλλα επιχειρήματα που προβάλλει η Corsica Ferries — δηλαδή ότι η υποχρέωση χρησιμοποιήσεως των υπηρεσιών πλοηγήσεως είναι καθαυτό ασυμβίβαστη προς το κοινοτικό δίκαιο (αντικείμενο του ερωτήματος 2) ή ότι ο τρόπος με τον οποίο καθορίζονται τα τιμολόγια των υπηρεσιών αυτών (αντικείμενο του ερωτήματος 4) ή οι περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να οριστεί τιμή αμοιβής για τις υπηρεσίες πλοηγήσεως (ερώτημα 5, στοιχείο γ') καθιστούν την εθνική κανονιστική ρύθμιση ασυμβίβαστη προς το κοινοτικό δίκαιο — δεν έχουν πάντως καμιά σχέση με το ύψος της απαιτήσεως. Αντιθέτως, αφορούν τη νομική βάση της απαιτήσεως και, ως εκ τούτου, τη γέννησή της. Αν ο τρόπος με τον οποίο γεννήθηκε η απαίτηση αυτή δεν είναι έγκυρος, η προκύπτουσα πληρωμή δεν οφείλεται και έτσι το καταβληθέν ποσό μπορεί να επιστραφεί στο σύνολό του. Η Επιτροπή παρατηρεί συναφώς ότι μια τέτοια διαφορά δεν μπορεί να είναι αντικείμενο της διαδικασίας εκδόσεως διαταγής πληρωμής βάσει του άρθρου 633 του Codice di Procedura Civile διότι δεν αφορά χρηματική απαίτηση. Χωρίς να θέλω να λάβω και τυπικά θέση επί του ζητήματος αυτού, θεωρώ ότι το αιτούν δικαστήριο σκιαγράφησε το εθνικό νομικό πλαίσιο κατά τρόπο ανεπαρκή για να έχει το Δικαστήριο τη δυνατότητα να κρίνει εαυτό αρμόδιο να απαντήσει στα ερωτήματα 2,4 και 5, στοιχείο γ', βάσει της περιγραφής αυτής.

12. Επομένως, το Δικαστήριο πρέπει να περιοριστεί να απαντήσει στα ερωτήματα 1,3 και 5, στοιχεία α' και β', δηλαδή στα ερωτήματα που αναφέρονται στην κατάσταση κατά το κοινοτικό δίκαιο των επίδικων τιμολογιακών διαφορών. Αν αναδιατυπωθούν τα ερωτήματα αυτά για να εξαχθούν τα στοιχεία κοινοτικού δικαίου που χρειάζονται ερμηνεία [16], απομένουν δύο κύρια ερωτήματα: i) τα διαφορετικά τιμολόγια που εφαρμόζονται για τις υπηρεσίες πλοηγήσεως είναι σύμφωνα προς την κοινοτική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, και ii) συμβιβάζεται προς τα άρθρα 90 και 86 της Συνθήκης ΕΚ το γεγονός ότι μια εθνική αρχή δημιουργεί τέτοια κατάσταση για μια επιχείρηση όπως την Corporazione ώστε αυτή να είναι σε θέση να εφαρμόσει διαφορετικά τιμολόγια για πανομοιότυπες παροχές υπηρεσιών;

Το συμβιβαστό των διαφορετικών τιμολογίων πλοηγήσεως προς την κοινοτική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

Α — Μη εφαρμογή των άρθρων 5,6 και 59 της Συνθήκης ΕΚ. Εφαρμογή ratione materiae του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86

13. Με το πρώτο και το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο αν τα διαφορετικά τιμολόγια πλοηγήσεως συμβιβάζονται προς τρεις διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ, δηλαδή το άρθρο 5, το άρθρο 6 (επρόκειτο για το άρθρο 7 πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση), καθώς και το άρθρο 59.

16 — Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο επιφυλάσσει εις εαυτό αυτή την εξουσία: βλ., κυρίως, απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 1978,83/78, Pigs Marketting Board, Jurispr. 1978, σ. 2347, σκέψη 26 και απόφαση της 20ής Απριλίου 1988,204/87, Bekaert, Συλλογή 1988, σ. 2029, σκέψη 7.

Ευθύς εξ αρχής αναφέρω ότι το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η διάταξη αυτή, η οποία επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εκπληρώνουν πιστά τις κοινοτικές υποχρεώσεις τους, δεν αναπτύσσει κανένα αποτέλεσμα σε μια κατάσταση στην οποία, όπως η εν προκειμένω και όπως θα εξετάσω αργότερα, διέπεται από ειδική διάταξη του κοινοτικού δικαίου [17].

Το ζήτημα που τίθεται, επομένως, είναι κατά πόσον τα άρθρα 6 και 59 της Συνθήκης ΕΚ έχουν εν προκειμένω εφαρμογή. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η απαγόρευση των διακρίσεων που διακηρύσσεται με το άρθρο 6 μπορεί να εφαρμοστεί αυτοτελώς μόνο «σε περιπτώσεις διεπόμενες από το κοινοτικό δίκαιο για τις οποίες η Συνθήκη δεν προβλέπει ειδική απαγόρευση των διακρίσεων» [18]. Εφόσον το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ προβλέπει έναν τέτοιο ειδικότερο κανόνα απαγορεύσεως των διακρίσεων [19], θα πρέπει προς το παρόν να εξετάσω αν έχει εφαρμογή σε κατάσταση όπως η εν προκειμένω.

14. Αν εξεταστεί με βάση την κατάσταση μιας επιχειρήσεως μεταφορών, όπως είναι αυτή της Corsica Ferries, είναι σαφές ότι το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ δεν έχει καθαυτό εφαρμογή. Πράγματι, κατά το άρθρο 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ, «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές» [20]. Στην περίφημη απόφαση που εξέδωσε στις 22 Μαΐου 1985 στην υπόθεση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, το Δικαστήριο συνήγαγε από την κατά παρέκκλιση αυτή διάταξη ότι η εφαρμογή των αρχών της ελευθερίας των παροχών υπηρεσιών, όπως θεσπίζεται ιδίως από τα άρθρα 59 και 60 της Συνθήκης, πρέπει επομένως να πραγματοποιηθεί, σύμφωνα με τη Συνθήκη, με την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών [21]. Λόγω της υποχρεώσεως αυτής, το Συμβούλιο καταδικάστηκε με την εν λόγω απόφαση, βάσει του άρθρου 175 της Συνθήκης ΕΚ, διότι δεν διασφάλισε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών. Επομένως, τα άρθρα 59 και 60 δεν έχουν απευθείας εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών [22] — χωρίς πάντως αυτό να εμποδίζει (όπως θα φανεί πιο κάτω, σημείο 23) τα άρθρα αυτά να χρησιμεύουν ωστόσο ως σημείο αναφοράς όταν το Συμβούλιο θέτει σε εφαρμογή την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα αυτόν.

15. Είναι αληθές ότι η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Corsica Ferries μπορεί επίσης να θεωρηθεί ως αποδέκτης υπηρεσιών κατά την έννοια του άρθρου 60 της Συνθήκης ΕΚ. Όντως, οι υπηρεσίες πλοηγήσεως είναι παροχές υπηρεσιών που παρέχονται έναντι αμοιβής οι οποίες, υπό αυστηρή έννοια, δεν είναι υπηρεσίες μεταφορών (εφόσον τίποτε και κανείς δεν μεταφέρεται, η δε υπηρεσία

17 — Βλ. απόφαση της 11ης Μαρτίου 1992, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-78/90 έως C-83/90, Compagnie commerciale de l'Ouest, Συλλογή 1992, σ. I-1847, σκέψη 19.

18 — Απόφαση της 30ής Μαΐου 1989,305/87, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 1989, σ. 1461, σκέψη 13. απόφαση της 7ης Μαρτίου 1991, C-10/90, Masgio, Συλλογή 1991, σ. I-1119, σκέψη 12. απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, Merci, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 11.

19 — Βλ. ακόμη την πρόσφατη απόφαση της 1ης Ιουλίου 1993, C-20/92, Hubbard, που δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 20.

20 — Οι διατάξεις ως προς τις μεταφορές περιλαμβάνονται στον τίτλο IV του δευτέρου μέρους της Συνθήκης ΕΟΚ: «οι βάσεις της Κοινότητας». από της ενάρξεως ισχύος της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, περιλαμβάνονται στον τίτλο IV του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΕΚ: «οι πολιτικές της Κοινότητας».

21 — Απόφαση της 22ας Μαΐου 1985,13/83, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1985, σ. 1513, σκέψη 62.

22 — Απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, σκέψη 63. βλ. επίσης την απόφαση της 13ης Ιουλίου 1989,4/88, Lambregts, Συλλογή 1989, σ. 2583, σκέψη 14.

ενυπάρχει στη συνδρομή που προσφέρεται στον μεταφορέα). Υπό την οπτική αυτή, θα μπορούσε κατά την Επιτροπή, να προβληθεί ο ισχυρισμός ότι σύμφωνα με τις αποφάσεις Luisi και Carbone [23] και Cowan [24], η Corsica Ferries, ως θύμα των τιμολογίων που εισάγουν διακρίσεις, μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ. Ωστόσο, αμφιβάλλω κατά πόσον η απόφαση Luisi και Carbone και η απόφαση Cowan μπορούν άνευ ετέρου να έχουν εν προκειμένω αξία νομολογιακού προηγουμένου: στις δύο αυτές περιπτώσεις επρόκειτο για φυσικά πρόσωπα τα οποία δεν ασκούσαν καμιά οικονομική δραστηριότητα κατά την έννοια της Συνθήκης ΕΚ και ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου μόνον επειδή, στην πρώτη περίπτωση, μετέβαιναν σε άλλο κράτος μέλος ως περιηγητές ή, στη δεύτερη, ως ασθενής, δηλαδή ως αποδέκτες μιας ενδοκοινοτικής υπηρεσίας. Εντελώς διαφορετική είναι η κατάσταση μιας επιχειρήσεως, όπως της Corsica Ferries, η οποία προσφέρει εσωτερικές και διεθνείς υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών και η οποία παρεμποδίζεται στην παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών καθόσον στην περίπτωσή της, και ως προς τις διεθνείς γραμμές που αυτή εκτελεί, εφαρμόζονται τιμολόγια πλοηγήσεως υψηλότερα από τα εφαρμοζόμενα στα υπό ιταλική σημαία πλοία και τα οποία εκτελούν ακτοπλοΐα εσωτερικού μεταξύ των ιταλικών λιμένων. Επομένως, τα διαφορετικά τιμολόγια πρέπει να εξεταστούν από την άποψη των εμποδίων που συνιστούν για την Corsica Ferries ως παρέχουσας ενδοκοινοτικές υπηρεσίες μάλλον παρά από την άποψη των περιορισμών που συνεπάγονται για την Corsica Ferries ως αποδέκτη υπηρεσιών πλοηγήσεως, οι οποίες δεν είναι γι' αυτήν παρά μόνο βοηθητικές υπηρεσίες. Άλλωστε, όπως ανέφερα πιο πάνω, αυτό δεν εμποδίζει όπως οι αρχές της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών οι οποίες περιλαμβάνονται στα άρθρα 59 και επ. της Συνθήκης ΕΚ έχουν επίσης εφαρμογή εν προκειμένω αλλά, τότε, στο πλαίσιο των μέτρων που έλαβε το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ.

16. Σύμφωνα με την ερμηνεία του άρθρου 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ, στην οποία προέβη το Δικαστήριο με την απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, το τελευταίο ήταν επομένως υποχρεωμένο να διασφαλίσει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας των θαλασσίων μεταφορών έχει ειδική νομική βάση, ήτοι το άρθρο 84, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ, κατά το οποίο το Συμβούλιο, αποφαινόμενο με ειδική πλειοψηφία — αντί της απαιτούμενης ομοφωνίας πριν από την Ενιαία Πράξη — μπορεί να αποφασίζει «εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές». Από του τέλους του 1986 και επί της βάσεως αυτής, το Συμβούλιο εξέδωσε διάφορους κανονισμούς που αποβλέπουν στην ελευθέρωση του τομέα αυτού. Δύο από τους κανονισμούς αυτούς έχουν ως αντικείμενο την πραγματοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών [25].

Ο πρώτος από τους κανονισμούς αυτούς — ο μόνος άλλωστε ο οποίος είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των περιστατικών — είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφο-

23 — Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 1984, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 286/82 και 26/83, Συλλογή 1984, σ. 377.

24 — Απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 1989,186/87, Συλλογή 1989, σ. 195.

25 — Επί της ίδιας βάσεως το Συμβούλιο εξέδωσε ακόμη τους εξής κανονισμούς με σκοπό την ελευθέρωση των θαλασσίων μεταφορών: κανονισμός (ΕΟΚ) 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ 1986, L 378, σ. 4) (που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 87 της Συνθήκης ΕΟΚ). κανονισμός (ΕΟΚ) 4057/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ 1986, L 378, σ. 14) και κανονισμός (ΕΟΚ) 4058/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (ΕΕ 1986, L 378, σ. 21).

ρών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών [26]. Ο κανονισμός αυτός άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1987 [27]. Το άρθρο 1 του κανονισμού επιβεβαιώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ως εξής:

«1. Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών.

2. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται και σε υπηκόους κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και σε ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους, εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

3. Οι διατάξεις των άρθρων 55 έως 58 και 62 της Συνθήκης ισχύουν επί των θεμάτων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

4. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, ως "υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών", εφόσον παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, νοούνται οι εξής:

α) ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές:

οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους.

(...)»

Ο δεύτερος κανονισμός που αξίζει να αναφερθεί (μολονότι εκδόθηκε σε χρόνο μεταγενέστερο των εν προκειμένω περιστατικών) είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, τον οποίο παρέθεσα ήδη πιο πάνω (σημείο 6). Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών, δηλαδή στις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Το κείμενο του άρθρου 1, παράγραφος 1, έχει ως εξής:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι

26 — ΕΕ 1986, L 378, σ. 1. Η γαλλική απόδοση του κανονισμού αυτού υπήρξε αντικείμενο διορθωτικού που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ L 93, του 1987, σ. 17. μετά τη γερμανική ενοποίηση, τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3573/90 του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 1990 (ΕΕ 1990, L 353, σ. 16).

27 — Κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 του κανονισμού. Το άρθρο 2 του κανονισμού περιλαμβάνει ειδικές μεταβατικές προθεσμίες για τους μονοπωλιακές εθνικούς περιορισμούς που έχουν εφαρμογή στη μεταφορά ορισμένων εμπορευμάτων, η οποία επιφυλάσσεται εν όλω ή εν μέρει στα υπό εθνική σημαία πλοία.

τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.»

17. Δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση αφορά επιχείρηση η οποία προσφέρει υπηρεσίες τακτικών γραμμών μεταξύ του λιμένα της Γένουας, Ιταλία, και των λιμένων της Κορσικής, Γαλλία, πρόκειται προφανώς για υπηρεσίες ενδοκοινοτικών μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 4, στοιχείο α', του κανονισμού 4055/86 (και όχι για υπηρεσίες ακτοπλοΐας εσωτερικού κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92 ο οποίος, άλλωστε, όπως ανέφερα μόλις προηγουμένως, δεν είχε ακόμη εφαρμογή κατά τον χρόνο των περιστατικών). Γι' αυτόν τον λόγο, ο κανονισμός 4055/86 έχει εφαρμογή τόσο ratione materiae όσο και ratione personae, όπως θα δούμε στη συνέχεια.

Η διαπίστωση αυτή επιτρέπει, επομένως, να δοθεί αμέσως οριστική απάντηση στο ερώτημα αν το άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει εν προκειμένω εφαρμογή. Η απάντηση είναι αρνητική εφόσον, όπως και το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ (βλ. το σημείο 23 πιο πάνω), το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 περιλαμβάνει ειδική έκφραση της απαγορεύσεως των διακρίσεων που θεσπίζεται με το άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΚ. Αν δεν υπήρχε μια τέτοια ειδική διάταξη, το άρθρο 6 θα είχε εφαρμογή. Πράγματι, με την απόφαση που εξέδωσε στις 4 Απριλίου 1974 στην υπόθεση Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, το Δικαστήριο συνήγαγε από την ειδική παρέκκλιση του άρθρου 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ ότι στον τομέα των μεταφορών, «στον βαθμό που δεν προβλέπονται παρεκκλίσεις, πρέπει να εφαρμόζονται οι γενικοί κανόνες της Συνθήκης» [28], γενικοί κανόνες οι οποίοι, κατά την ίδια απόφαση, έχουν επίσης εφαρμογή στον τομέα των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών. Σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΚ, οι τομείς αυτοί εξαιρούνται της υπαγωγής στους κανόνες του τίτλου IV του δευτέρου μέρους της Συνθήκης, οι οποίοι αναφέρονται στην κοινή πολιτική μεταφορών [29]. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η απαγόρευση των διακρίσεων που θεσπίζεται με το άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΚ περιλαμβάνεται στους γενικούς αυτούς κανόνες.

B — *Εφαρμογή ratione personae του κανονισμού 4055/86*

18. Προτού εξετάσω το ζήτημα αν το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 απαγορεύει τη δυσμενή μεταχείριση του παρέχοντος υπηρεσίες, όπως στην περίπτωση της Corsica Ferries, θα ήθελα να εξετάσω πρωτίστως αν η Corsica Ferries εμπίπτει ratione personae στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Όπως ανέφερα ήδη (σημείο 8), η Corporazione και η Ιταλική Κυβέρνηση ισχυρίζονται ότι, πράγματι, ως επιχείρηση της οποίας τα εμπλεκόμενα πλοία φέρουν παναμαϊκή σημαία, δηλαδή σημαία τρίτης χώρας —, η Corsica Ferries δεν μπορεί να επικαλείται την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

19. Δεν συμμερίζομαι την άποψη αυτών των παρεμβαινόντων μερών. Αντίθετα από

28 — Απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Jurispr. 1974, σ. 359, σκέψεις 28 και 32.

29 — Σκέψη 32 της αποφάσεως που παρατέθηκε στην προηγούμενη υποσημείωση.

το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92, το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 δεν αναφέρεται στους «πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος». Για την εφαρμογή ratione personae του κανονισμού 4055/86, αρκεί το ότι πρόκειται για «υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών». Οι υπήκοοι ή οι εταιρίες που πληρούν την προϋπόθεση αυτή μπορούν να επικαλούνται την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών έστω και αν τα πλοία τους φέρουν σημαία τρίτης χώρας [30].

Όπως παρατήρησε η Επιτροπή, το άρθρο 2, τρίτη περίπτωση, του κανονισμού 4055/86 συνιστά πρόσθετο επιχείρημα υπέρ της λύσεως αυτής. Η διάταξη αυτή προβλέπει ειδική προθεσμία (η οποία λήγει την 1η Ιανουαρίου 1993) εντός της οποίας τα κράτη μέλη οφείλουν να καταργήσουν τους μονομερείς εθνικούς περιορισμούς που ισχύουν στη μεταφορά ορισμένων εμπορευμάτων «μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών που διενεργείται *με άλλα πλοία*» (οι πλάγιοι χαρακτήρες δικοί μου) δηλαδή με πλοία τα οποία — αντίθετα από τα πλοία που αναφέρονται στις δύο πρώτες περιπτώσεις — δεν φέρουν σημαία ενός κράτους μέλους. Από την ειδική αυτή παρέκκλιση προκύπτει ότι η μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων που γίνεται με πλοία τα οποία δεν φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους ασφαλώς εμπίπτει γενικά στο πεδίο εφαρμογής της κανονιστικής ρυθμίσεως ως προς την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών που αναφέρει το άρθρο 1 του κανονισμού.

Το γεγονός ότι τα πλοία Corsica Regina και Corsica Victoria δεν είναι νηολογημένα σε ένα κράτος μέλος δεν θα είχε επίπτωση παρά μόνον αν προέκυπτε ότι η Corsica Ferries δεν εμπίπτει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, αλλά στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4055/86 (του οποίου το κείμενο παρατίθεται πιο πάνω, σημείο 12). Πράγματι, κατά τη διάταξη αυτή μπορούν να επικαλούνται το ευεργέτημα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μόνον οι υπήκοοι των κρατών μελών οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας και οι ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους εάν τα πλοία τους έχουν νηολογηθεί σ' αυτό το κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

20. Δεν υπάρχει κανένας λόγος, κατά την άποψή μου, να θεωρηθεί η Corsica Ferries ως ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη εκτός της Κοινότητας. Ασφαλώς είναι εταιρία εγκατεστημένη εντός της Κοινότητας, οπότε το άρθρο 1, παράγραφος 1, έχει εφαρμογή στην περίπτωσή της. Πράγματι, για να προσδιοριστεί η σημασία της φράσης «εγκατάσταση εντός της Κοινότητας», επιβάλλεται η παραπομπή στις αποφάσεις σχετικά με το άρθρο 52 της Συνθήκης ΕΚ με τις οποίες το Δικαστήριο έκρινε ότι

30 — Το ζήτημα της επιτρεπτής του κοινοτικού δικαίου επί των κανόνων εσωτερικού δικαίου ως προς την εθνικότητα των πλοίων είναι εντελώς ανεξάρτητο από το εξεταζόμενο ζήτημα. Με την απόφαση που εξέδωσε στις 4 Οκτωβρίου 1991 στην υπόθεση C-246/89, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (Συλλογή 1991, σ. I-4585, σκέψη 15), το Δικαστήριο έκρινε ότι «κατά το παρόν στάδιο της εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, στα κράτη μέλη εναπόκειται να καθορίζουν, σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, τις αναγκαίες προϋποθέσεις εγγραφής των σκαφών στα νηολόγιά τους και της παροχής στα σκάφη αυτά του δικαιώματος να πλέουν υπό τη σημαία τους, αλλ' ότι τα κράτη μέλη οφείλουν, κατά την άσκηση της αρμοδιότητάς τους αυτής, να τηρούν τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου». Όσον αφορά τη σημασία του κοινοτικού δικαίου για την εθνικότητα των σκαφών, βλ., γενικώς, R. R. Churchill, «European Community law and the Nationality of Ships and Crews», *European Transport Law*, 1992, σ. 591-615.

«η έννοια της εγκαταστάσεως, όπως χρησιμοποιείται στα άρθρα 52 επ. της Συνθήκης, ενέχει την πραγματική άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας με τη δημιουργία μιας μόνιμης εγκατάστασης σε άλλο κράτος μέλος για αόριστο χρονικό διάστημα» [31].

Συναφώς, πρέπει προφανώς να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Corsica Ferries είναι εταιρία και, κατά συνέπεια — ιδίως ενόψει του ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 4055/86 αναφέρεται στο άρθρο 58 της Συνθήκης ΕΚ (βλ. πιο πάνω σημείο 16) — για να μπορεί να επικαλεστεί το ευεργέτημα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, πρέπει να έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και να έχει την καταστατική της έδρα, την κεντρική της διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή της εντός της Κοινότητας. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει επίσης να υπομνηστεί η διευκρίνιση που περιλαμβάνεται στο γενικό πρόγραμμα καταργήσεως των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών — πρόγραμμα το οποίο, όπως επανειλημμένως τόνισε το Δικαστήριο, περιέχει χρήσιμες ενδείξεις για την εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης περί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών [32] — σχετικά με το ζήτημα ποιες εταιρίες απολαύουν της καταργήσεως των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Πρόκειται για τις

«εταιρίες, που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Κοινότητας υπό τον όρο, σε περίπτωση που μόνον η καταστατική τους έδρα ευρίσκεται εντός της Κοινότητας, η δραστηριότητά τους να παρουσιάζει πραγματικό και συνεχή δεσμό με την οικονομία ενός κράτους μέλους χωρίς όμως ο δεσμός αυτός να εξαρτάται από την ιθαγένεια ιδίως των εταίρων ή των μετόχων εταιρίας ή των μελών των οργάνων διαχειρίσεως ή εποπτείας της εταιρίας» [33].

21. Από την εφαρμογή των κριτηρίων αυτών στην περίπτωση της Corsica Ferries προκύπτει ότι πρόκειται ασφαλώς για ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη εντός της Κοινότητας: όπως έχω αναφέρει (πιο πάνω, σημείο 2), είναι εταιρία ιταλικού δικαίου με καταστατική έδρα στο Κάλιαρι και της οποίας οι δραστηριότητες, ιδίως οι επίμαχες δραστηριότητες (η εκμετάλλευση τακτικής γραμμής μεταξύ του λιμένα της Γένουας και των λιμένων της Κορσικής), έχουν αναμφισβήτητα πραγματικό και διαρκή σύνδεσμο με την οικονομία ενός κράτους μέλους [34].

Θεωρώ επίσης σαφές ότι η Corsica Ferries όχι μόνον είναι «υπήκοος κράτους μέλους» κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, αλλά ότι πληροί επίσης την προϋπόθεση που της επιβάλλει να είναι «εγκατεστημένη σε κράτος

31 — Απόφαση εκδοθείσα στην υπόθεση C-246/89, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, παρατεθείσα ήδη στην προηγούμενη υποσημείωση, σκέψη 21. βλ. επίσης απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, C-221/89, Factortame II, Συλλογή 1991, σ. I-3905, σκέψη 20.

32 — Βλ. κυρίως απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 1988,63/86, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1988, σ. 29, σκέψη 14.

33 — Τίτλος I του γενικού προγράμματος για την κατάργηση των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ΕΕ ειδ. έκδ. 06/001, σ. 3.

34 — Το συμπέρασμα θα ήταν άλλωστε επίσης καταφατικό αν, πέρα από τα αυστηρώς νομικά κριτήρια, ο όμιλος Tour Ship εξεταζόταν ως οικονομική οντότητα: πράγματι, το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων του ομίλου αυτού βρίσκεται εντός της Κοινότητας (Γαλλία και Ιταλία) και το πρόσωπο που ελέγχει πραγματικά τον όμιλο, δηλαδή ο Lota, είναι γάλλος, κάτοικος Κορσικής. Το γεγονός ότι πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 1992, η εταιρία Anstalt του Λίχτενσταϊν — επίσης υπό τον έλεγχο του Lota, απ' ό, τι μπορεί να υποτεθεί — κατείχε το 90 % της Corsica Ferries δεν ασκεί συναφώς επιρροή.

μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών». Εφόσον οι υπηρεσίες προσφέρονται σε ακτοπλοϊκή γραμμή που συνδέει την Κορσική με τον λιμένα της Γένουας, σημαντικό μέρος των αποδεκτών των υπηρεσιών της αποτελείται αναμφισβήτητα από πρόσωπα τα οποία είναι εγκατεστημένα σε άλλο κράτος μέλος (κυρίως στη Γαλλία).

Οπωσδήποτε, το ζήτημα αυτό δεν έχει καμιά επίπτωση επί της ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου που ζητείται από το Δικαστήριο καθόσον το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 αναφέρεται αποκλειστικά στους «υπηκόους των κρατών μελών». Θα μπορούσε να έχει κάποια σημασία για την ερμηνεία της έννοιας της «ναυτιλιακής εταιρίας» κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, αλλά, όπως έχω αναφέρει, η διάταξη αυτή δεν έχει εν προκειμένω εφαρμογή [35].

Γ — *Ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86*

22. Προσθέτω ακόμη μερικές λέξεις σχετικά με το ζήτημα ποιος, τελικά, είναι ο *πλοιοκτήτης* στη διαφορά της κύριας δίκης. Από την προφορική διαδικασία προέκυψε ότι επικρατεί πλήρης αβεβαιότητα επί του σημείου αυτού. Ο εκπρόσωπος της Corsica Ferries δήλωσε ότι αυτό εξαρτάται από τον ορισμό της έννοιας του πλοιοκτήτη: αν το εφαρμοζόμενο κριτήριο είναι εκείνο της κυριότητας του πλοίου, τότε πρόκειται για την Tour Ship Panama. αν το εφαρμοζόμενο κριτήριο είναι ποιος φέρει τον κίνδυνο που συνδέεται με την εκμετάλλευση της επιχειρήσεως, τότε πρόκειται για την ίδια την Corsica Ferries. αν το κριτήριο είναι ποιος ασκεί τον πραγματικό έλεγχο, πρόκειται για τον Lota.

23. Φτάνω, επομένως, στο περιεχόμενο του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86. Εφόσον, όπως προκύπτει από τον τίτλο του κανονισμού, η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην εφαρμογή στις θαλάσσιες ενδοκοινοτικές μεταφορές της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών — θεμελιώδους αρχής στο πλαίσιο της Συνθήκης ΕΚ [36] — και ότι η διατύπωση του άρθρου αυτού βασίζεται προφανώς στο κείμενο του άρθρου 59, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ, επιβάλλεται να ερμηνευθεί κατά τρόπο όσο το δυνατό πιο σύμφωνο προς τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τη διάταξη αυτή. Όντως, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ήδη υπέρ μιας τέτοιας προσεγγίσεως, σύμφωνης προς τη Συνθήκη, με την απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου την οποία

35 — Παρατηρώ ότι υπάρχει τροποποιηθείσα πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τον κοινό ορισμό της έννοιας του κοινοτικού πλοιοκτήτη, πρόταση υποβληθείσα από την Επιτροπή στις 27 Φεβρουαρίου 1991 (ΕΕ 1991, C 73, σ. 25). Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, που πραγματοποιήθηκε στο Εδιμβούργο στις 11 και 12 Δεκεμβρίου 1992, αναφέρεται ότι η Επιτροπή είχε την πρόθεση να αναθεωρήσει την πρόταση αυτή σε συνάρτηση με την αρχή της επικουρικότητας: βλ. δελτίο ΕΚ, 12-1992, σ. 18. Με ψήφισμα της 16ης Σεπτεμβρίου 1993, το Κοινοβούλιο καλεί την Επιτροπή να εμμείνει στη δική της πρόταση κανονισμού και το Συμβούλιο να υιοθετήσει αμέσως την πρόταση της Επιτροπής (ΕΕ 1993, C 268, σ. 170).

36 — Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε προ πολλού τον θεμελιώδη χαρακτήρα της αρχής αυτής: βλ., κυρίως, απόφαση της 4ης Δεκεμβρίου 1986,205/84, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1986, σ. 3755, σκέψη 27.

παρέθεσα πιο πάνω. Αυτό συνάγεται από την ακόλουθη σκέψη:

«Πάντως το Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και η Ολλανδική Κυβέρνηση ορθώς ισχυρίστηκαν ότι μεταξύ των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στο Συμβούλιο από το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α' και β', συγκαταλέγεται η υποχρέωση της καθιέρωσης της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και ότι το πεδίο εφαρμογής αυτής της υποχρέωσης καθορίζεται σαφώς από τη Συνθήκη. Δυνάμει των άρθρων 59 και 60, οι επιταγές της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών συνεπάγονται πράγματι, όπως δέχτηκε το Δικαστήριο με την απόφασή του της 17ης Δεκεμβρίου 1981 (279/80, Webb, Συλλογή 1981, σ. 3305), την κατάργηση κάθε διάκρισης σε βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία.» [37]

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το άρθρο 1 του κανονισμού 4055/86 πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς εκείνο με τον οποίο το Δικαστήριο ερμήνευσε το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ. Όπως προκύπτει και από το προηγούμενο απόσπασμα, αυτό σημαίνει, κατά πάγια νομολογία, ότι απαγορεύονται όλες οι διακρίσεις που ασκούνται κατά του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία [38]. Επιπροσθέτως, δεν είναι μόνον οι εμφανείς διακρίσεις που απαγορεύονται, αλλά και κάθε συγκεκαλυμμένη μορφή διακρίσεων, οι οποίες, παρ' όλον ότι βασίζονται σε κριτήρια φαινομενικώς ουδέτερα, καταλήγουν πράγματι στο ίδιο αποτέλεσμα [39].

24. Πρέπει εν προκειμένω να θεωρηθεί ότι οι προϋποθέσεις που επιτρέπουν την εφαρμογή των μειωμένων τιμολογίων για τη χρήση των υπηρεσιών πλοηγήσεως, δηλαδή οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων το πλοίο-χρήστης πρέπει να έχει άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού και να διενεργεί τακτικές γραμμές μεταξύ των ιταλικών λιμένων (βλ. πιο πάνω σημείο 6) συνιστούν διάκριση απαγορευόμενη από το κοινοτικό δίκαιο; Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό συμβαίνει πραγματικά στην προκειμένη περίπτωση. Συγκεκριμένα, κατά τον χρόνο των περιστατικών, το άρθρο 224 του Codice δεν επέτρεπε την έκδοση αδειών ακτοπλοΐας εσωτερικού παρά μόνο στα υπό ιταλική σημαία πλοία. Δεδομένου ότι τα υπό ιταλική σημαία πλοία ανήκουν γενικώς σε ιταλούς υπηκόους ή σε ιταλικές εταιρίες, ενώ οι υπήκοοι ή οι εταιρίες άλλων κρατών μελών δεν εργάζονται γενικώς με πλοία τα οποία φέρουν ιταλική σημαία, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι προαναφερθείσες

37 — Απόφαση Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου, παρατεθείσα ήδη στην υποσημείωση 21, σκέψη 64. Βλ. επίσης απόφαση της 30ής Απριλίου 1986, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 213/84, Asjes, Συλλογή 1986, σ. 1425, σκέψη 37. απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1989, υπόθεση C-49/89, Corsica Ferries France, Συλλογή 1989, σ. 4441, σκέψη 11.

38 — Μεταξύ των προσφάτων αποφάσεων βλ. ιδίως, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-154/89, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1991, σ. I-659, σκέψη 12. απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-180/89, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1991, σ. I-709, σκέψη 15 και απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-198/89, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, Συλλογή 1991, σ. I-727, σκέψη 16 (οι τρεις αυτές αποφάσεις, εκδοθείσες την ίδια ημέρα, αφορούν τους «ξεναγούς»). απόφαση της 18ης Ιουνίου 1991, C-260/89, ERT, Συλλογή 1991, σ. I-2925, σκέψη 19. αποφάσεις Mediawet της 25ης Ιουλίου 1991, C-353/89, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 1991, σ. I-4069, σκέψη 14 και C-288/89, Collectieve Antennevoorziening Gouda, Συλλογή 1991, σ. I-4007, σκέψη 10. απόφαση της 20ής Μαΐου 1992, C-106/91, Ramrath, Συλλογή 1992, σ. I-3352, σκέψη 27 και απόφαση της 4ης Μαΐου 1993, C-17/92, Distribuidores Cinematográficos, Συλλογή 1993, σ. I-2239, σκέψη 13.

39 — Απόφαση της 3ης Φεβρουαρίου 1982, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 62/81 και 63/81, Seco, Συλλογή 1982, σ. 223, σκέψη 8. βλ. επίσης, μεταξύ άλλων, την πλέον πρόσφατη απόφαση της 3ης Ιουνίου 1992, C-360/89, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1992, σ. I-3401, σκέψη 11.

προϋποθέσεις συνιστούν συγκεκαλυμμένη διάκριση λόγω ιθαγενείας η οποία, κατά πάγια νομολογία, απαγορεύεται επίσης.

Είναι επίσης δυνατό, κατ' εμέ, να συναχθεί ευθέως το συμπέρασμα ότι υπάρχει διάκριση απαγορευόμενη εν προκειμένω με βάση την απόφαση την οποία εξέδωσε το Δικαστήριο στις 13 Δεκεμβρίου 1989 στην υπόθεση Corsica Ferries France. Επρόκειτο τότε για ένα γαλλικό διάταγμα με το οποίο θεσπιζόταν, εις βάρος του πλοιοκτήτη, τέλος επί όλων των επιβατών το οποίο, για τα πλοία τα οποία εκτελούσαν γραμμές μεταξύ Κορσικής και Γαλλίας, εισπραττόταν μόνο σε περίπτωση αναχωρήσεως από λιμένα της Κορσικής, ενώ για τα πλοία που εκτελούσαν γραμμές μεταξύ Κορσικής και άλλου κράτους, το τέλος αυτό εισπραττόταν επίσης τόσο για τους ταξιδιώτες με προορισμό την Κορσική, όσο και για τους ταξιδιώτες που αναχωρούσαν από λιμένα της Κορσικής.

Το Δικαστήριο έκρινε συναφώς ότι

«Η γαλλική νομοθεσία που ενδιαφέρει στην υπόθεση της κυρίας δίκης μπορεί να αποτελεί περιορισμό της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας, υπό την έννοια του άρθρου 59, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΟΚ, καθόσον συνεπάγεται διάκριση σε βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες που εκτελεί μεταφορές μεταξύ λιμένα κειμένου στο εθνικό έδαφος και λιμένα κειμένου σε άλλο κράτος μέλος της Κοινότητας σε σχέση προς εκείνον που εκτελεί μεταφορές μεταξύ δύο λιμένων κειμένων στο εθνικό έδαφος.» [40]

25. Επομένως, από την απόφαση Corsica Ferries France προκύπτει ότι για να υπάρξει παραβίαση της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, αρκεί το ότι κράτος μέλος εφαρμόζει *στην εξαγωγή* των υπηρεσιών, όπως αυτές των ενδοκοινοτικών θαλασσίων μεταφορών, δυσμενή μεταχείριση σε σχέση με τη μεταχείριση που επιφυλάσσεται στις ανάλογες υπηρεσίες εσωτερικού (βλ. επίσης πιο κάτω σημείο 28) [41]. Η παρούσα υπόθεση αφορά όντως μια τέτοια διάκριση. Επομένως, απαγορεύεται επίσης από το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 ο οποίος, όπως ανέφερα πιο πάνω, πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με το άρθρο 59. Το γεγονός ότι, όπως ισχυρίζεται η Corporazione, οι διαφορές στα τιμολόγια υπηρεσιών πλοηγήσεως έχουν περιορισμένο μόνο αποτέλεσμα στις παροχές υπηρσιών μιας επιχειρήσεως όπως της Corsica Ferries — πράγμα που δεν είναι καθόλου προφανές αν ληφθούν υπόψη τα διεκδικούμενα ποσά — δεν αφαιρεί τίποτε από το ασυμβίβαστο των τιμολογίων αυτών προς το κοινοτικό δίκαιο: όπως επίσης έκρινε το Δικαστήριο με την απόφαση Corsica Ferries France,

«τα άρθρα της Συνθήκης ΕΟΚ σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων συνιστούν θεμελιώδεις διατάξεις της Κοινότητας και κάθε εμπόδιο

40 — Απόφαση Corsica Ferries France, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 37, σκέψη 7.

41 — Βλ. επίσης, την ίδια άποψη, G. Marenco, «The Notion of Restriction on the Freedom of Establishment and Provision of Services in the Case-Law of the Court», στο *Yearbook of European Law*, τόμος 11, Οξφόρδη, Clarendon Press, 1992, (111), σ. 144.

στην ελευθερία αυτή, έστω και επουσιώδες, απαγορεύεται» [42].

Τελικά, είναι προφανές ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 αναπτύσσει άμεσο αποτέλεσμα [43]. Εν πάση περιπτώσει, η Corsica Ferries μπορεί να επικαλεστεί το άμεσο αυτό αποτέλεσμα ως προς τις διαφορές των τιμολογίων στον τομέα των υπηρεσιών πλοηγήσεως τα οποία, όπως εν προκειμένω, εγκρίθηκαν με υπουργική εγκύκλιο και τα οποία, επομένως, μπορούν να θεωρηθούν ως προερχόμενα από τις διοικητικές αρχές. Άλλωστε, θεωρώ ευκταίο, σύμφωνα με το πρότυπο της νομολογίας ως προς τις διατάξεις της Συνθήκης περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών [44], η αρχή που διακηρύσσεται με την προαναφερθείσα διάταξη να εφαρμόζεται επίσης σε οργάνωση όπως η Corporazione η οποία ιδρύθηκε με Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας και διαθέτει κάποια εξουσία συλλογικής κανονιστικής ρυθμίσεως.

26. Η Corporazione και η Ιταλική Κυβέρνηση προσπαθούν να πείσουν το Δικαστήριο ότι οι διαφορές ως προς τα τιμολόγια μπορούν να βασίζονται σε αντικειμενική δικαιολογία. Κατ' αυτές, οι υπηρεσίες πλοηγήσεως είναι αναγκαίες για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στον λιμένα και γύρω από τον λιμένα. Επιπλέον, κατά την προφορική διαδικασία η Ιταλική Κυβέρνηση επέμεινε φορτικώς στο ότι η εφαρμογή διαφορετικών τιμολογίων συνιστά επιλογή εθνικής πολιτικής τον τομέα των μεταφορών η οποία συμβιβάζεται πλήρως προς τις αρχές του κοινοτικού δικαίου. Συγκεκριμένα, τα προτιμησιακά τιμολόγια που εφαρμόζονται στα πλοία ακτοπλοΐας εσωτερικού αποβλέπουν στο να καταστήσουν αυτή τη μορφή μεταφορών ανταγωνιστική σε σχέση με τις οδικές μεταφορές οι οποίες είναι πληθωρικές και προκαλούν πολύ μεγάλη ρύπανση. Υπό την άποψη αυτή, τα διαφορετικά τιμολόγια συνιστούν επίσης επιλογή πολιτικής περιβάλλοντος εφόσον η ακτοπλοΐα εσωτερικού προκαλεί σαφώς μικρότερη ρύπανση απ' ό, τι οι οδικές μεταφορές. Τέλος, η Ιταλική Κυβένηση ισχυρίζεται ότι μέχρι του τέλους Δεκεμβρίου 1992, δηλαδή πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 3577/92, ήταν καθόλα νόμιμο το να θέτει κατ' αυτόν τον τρόπο σε πλεονεκτικότερη μοίρα τις θαλάσσιες μεταφορές, καθόσον δεν υπήρχε ακόμη τότε κοινή πολιτική μεταφορών στον τομέα της ακτοπλοΐας εσωτερικού.

27. Μολονότι μπορώ να δεχθώ ότι οι υπηρεσίες πλοηγήσεως μπορούν όντως να διαδραματίσουν έναν ρόλο προκειμένου να τεθεί τάξη στη ναυσιπλοΐα εντός και γύρω από τον λιμένα και, συναφώς, αφορούν τη δημόσια ασφάλεια υπό ευρεία έννοια — δικαιολογητικός λόγος που αναγνωρίστηκε ρητά με το άρθρο 56 της Συνθήκης ΕΚ το οποίο έχει εφαρμογή εν προκειμένω βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 4055/86 (βλ. πιο πάνω σημείο 12) — δεν βλέπω καν τον λόγο για τον οποίο μια διαφορά στα τιμολόγια για τις υπηρεσίες αυτές είναι αναγκαία για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας [45].

42 — Απόφαση Corsica Ferries France, σκέψη 8 (οι πλάγιοι χαρακτήρες δικοί μου). Βλ. επίσης, όσον αφορά την ελευθερία εγκαταστάσεως, την απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986, 270/83, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1986, σ. 273, σκέψη 21 in fine και, όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, απόφαση της 18ης Μαΐου 1993, C-126/91, Yves Rocher, Συλλογή 1993, σ. 2361, σκέψη 21 (στην οποία γίνεται εξαίρεση μόνο στα καθαρώς υποθετικά εμπόδια).

43 — Πράγματι, όπως υπενθυμίζεται με την τελευταία φράση του, ο κανονισμός στον οποίο περιλαμβάνεται η διάταξη αυτή είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 189, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΟΚ.

44 — Βλ., όσον αφορά το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ: απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1974, 36/74, Walrave, Jurispr. 1974, σ. 1405, σκέψη 17. απόφαση της 14ης Ιουλίου 1976, 13/76, Dona, Jurispr. 1976, σ. 1333, σκέψη 17.

45 — Από την απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 1978,16/78, Choquet, Jurispr. 1978, σ. 2293, σκέψη 8, προκύπτει ήδη ότι οι ανάγκες οδικής ασφαλείας στους δημόσιους δρόμους μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να αποτελέσουν λόγο γενικού συμφέροντος βάσει του οποίου μπορούν να δικαιολογούνται περιορισμοί μη εισάγοντες διακρίσεις στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.

Η ίδια επιφύλαξη ισχύει ουσιαστικά για τις επιλογές εθνικής πολιτικής μεταφορών και περιβάλλοντος των οποίων γίνεται επίκληση. Μολονότι είναι αληθές ότι λόγοι σχετικοί με την οδική υποδομή και την προστασία του περιβάλλοντος μπορούν ασφαλώς να γίνουν δεκτοί ως δικαιολογούντες τους μη εισάγοντες διακρίσεις περιορισμούς στην ενδοκοινοτική κυκλοφορία των υπηρεσιών [46], ωστόσο, νομίζω ότι η εφαρμογή διαφορετικών τιμολογίων δεν είναι καθόλου αναγκαία προς επίτευξη των προβαλλομένων πολιτικών στόχων, ακόμη και ανεξάρτητα από το γεγονός ότι δεν είναι βέβαιο ότι τα επίμαχα διαφορετικά τιμολόγια, τα οποία εισάγουν διακρίσεις λόγω των αποτελεσμάτων τους, μπορούν να δικαιολογηθούν εν ονόματι πολιτικών στόχων των οποίων μπορεί να γίνει επίκληση μόνον προς στήριξη περιορισμών που δεν εισάγουν διακρίσεις [47]. Πράγματι, για να καταστούν ανταγωνιστικές οι θαλάσσιες μεταφορές εντός των ιταλικών χωρικών υδάτων σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, αρκούσε, και ήταν μάλιστα ενδεδειγμένο, να μειωθούν τα τιμολόγια πλοηγήσεως για όλα τα πλοία. δεν ήταν καθόλου αναγκαίο προς τούτο να εφαρμόζονται διαφορετικά τιμολόγια αναλόγως του αν επρόκειτο για πλοία υπό ιταλική σημαία ή όχι. Άλλωστε, το ότι ήταν όντως δυνατή μια άλλη λύση προκύπτει από την εγκύκλιο της 18ης Δεκεμβρίου 1992 (βλ. πιο πάνω σημείο 6) με την οποία επεκτάθηκε το τιμολόγιο που ίσχυε για τα πλοία ακτοπλοΐας εσωτερικού στα πλοία που φέρουν σημαία άλλου κράτους μέλους. Επομένως, τα διαφορετικά τιμολόγια που ίσχυαν μέχρι τότε δεν ήταν αναγκαία προς επίτευξη των επιδιωκομένων σκοπών και, άρα, δεν συνάδουν προς την αρχή της αναλογικότητας.

Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα που βασίζεται στον κανονισμό 3577/92, είναι ακριβές ότι μόνο με την έκδοση του κανονισμού αυτού το Συμβούλιο έθεσε τελικά σε εφαρμογή την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών. Ωστόσο, αυτό σημαίνει αποκλειστικά ότι μέχρι της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού αυτού, το κοινοτικό δίκαιο παρείχε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιβάλλουν περιορισμούς στις παροχές υπηρεσιών στον τομέα της ακτοπλοΐας εσωτερικού [48]. Αντιθέτως, όσον αφορά τις παροχές υπηρεσιών στον τομέα των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών — όπως είναι οι επίμαχες στη διαφορά της κύριας δίκης —, τα κράτη μέλη είχαν ήδη την υποχρέωση να εξαλείψουν τους περιορισμούς από 1ης Ιανουαρίου 1987, δηλαδή από της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού 4055/86.

28. Το μόνο σημείο το οποίο απομένει ακόμη να εξετάσω είναι κατά πόσον, ως εταιρία ιταλικού δικαίου της οποίας η κύρια

46 — Από τη νομολογία του Δικαστηρίου στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας προκύπτει ότι η προστασία του περιβάλλοντος, ειδικότερα, μπορεί να προβληθεί ως λόγος γενικού συμφέροντος που επιτρέπει να δικαιολογούνται ορισμένοι περιορισμοί στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές: βλ. απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1985, 240/83, ADBHU, Συλλογή 1985, σ. 531, σκέψη 13. απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 1988,302/86, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1988, σ. 4607, σκέψεις 8 και 9. απόφαση της 9ης Ιουλίου 1992, C-2/90, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1992, σ. I-4431, σκέψη 32.

47 — Πράγματι, κατά πάγια νομολογία οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις οι οποίες δεν εφαρμόζονται αδιακρίτως στις παροχές υπηρεσιών, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους, δεν συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο παρά μόνον αν εμπίπτουν σε ρητή διάταξη παρεκκλίσεως, όπως είναι το άρθρο 56 της Συνθήκης ΕΚ: βλ. για τις πρόσφατες επιβεβαιώσεις, ιδίως την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Collectieve Antennevoorziening Gouda την οποία παρέθεσα στην υποσημείωση 38, σκέψη 11. βλ. επίσης απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1992, C-211/91, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1992, σ. I-6757, σκέψη 11. απόφαση Distribuidores Cinematográficos, που παρατέθηκε επίσης στην υποσημείωση 38, σκέψη 16.

48 — Όσον αφορά τη δυνατότητα για τα κράτη μέλη να εφαρμόξουν περιορισμούς στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 4055/86, συγκρίνατε με την απόφαση Corsica Ferries France, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 37, σκέψη 14.

εγκατάσταση βρίσκεται στην Ιταλία, η Corsica Ferries μπορεί συγκεκριμένα να επικαλείται το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86 έναντι των *ιταλικών* αρχών. Ως σημείο εκκινήσεως για την εξέταση αυτή θα πρέπει, κατ' εμέ, να ληφθούν οι εξής σκέψεις τις οποίες εξέθεσε το Δικαστήριο με τις αποφάσεις περί «ξεναγών»:

«Το άρθρο 59 της Συνθήκης αναφέρεται ρητά μόνο στην περίπτωση που ο παρέχων τις υπηρεσίες είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό του αποδέκτη της υπηρεσίας, ο σκοπός του όμως είναι η κατάργηση των περιορισμών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από πρόσωπα μη εγκατεστημένα στο κράτος στο έδαφος του οποίου πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία (βλ. απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 1982, Transporoute, 76/81, Συλλογή 1982, σ. 417, σκέψη 14). Οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών δεν εφαρμόζονται μόνον όταν όλα τα ουσιώδη στοιχεία της εν λόγω δραστηριότητας περιορίζονται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους (απόφαση της 18ης Μαρτίου 1980, Debauve, 52/79, Rec. 1980, σ. 833, σκέψη 9).

Κατά συνέπεια, οι διατάξεις του άρθρου 59 εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις που ο παρέχων υπηρεσίες τις προσφέρει στο έδαφος κράτους μέλους διαφορετικού από αυτό στο οποίο είναι εγκατεστημένος, ασχέτως του τόπου εγκαταστάσεως των αποδεκτών των υπηρεσιών αυτών.» [49]

49 — Αποφάσεις, που παρατέθηκαν ήδη στην υποσημείωση 38, εκδοθείσες στην υπόθεση C-154/89, Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψεις 9 και 10, στην υπόθεση C-180/89, Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψεις 8 και 9 και στην υπόθεση C-198/89, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, σκέψεις 9 και 10. Η τελευταία παρατεθείσα σκέψη επιβεβαιώθηκε ρητά από το Δικαστήριο με τη σκέψη 12 της αποφάσεως Hubbard, που παρατέθηκε στην υποσημείωση 19.

29. Το ότι η παρούσα υπόθεση δεν εξελίσσεται, υπό όλες τις σημαντικές επόψεις της, στο εσωτερικό ενός μόνο κράτους μέλους προκύπτει από τα στοιχεία που εξέθεσα πιο πάνω: και μόνο το γεγονός ότι η Corsica Ferries εκτελεί τακτικές γραμμές μεταξύ του λιμένα της Γένουας και των λιμένων της Κορσικής είναι ένα σημαντικό ενδοκοινοτικό στοιχείο (βλ. πιο πάνω σημείο 17). Είναι αληθές, ωστόσο, ότι η νομολογία την οποία μόλις προηγουμένως παρέθεσα εφαρμόζει το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες που παρέχονται εντός του κράτους μέλους προορισμού ανεξαρτήτως τόπου εγκαταστάσεως του αποδέκτη της υπηρεσίας, ενώ το ζήτημα που τίθεται στην παρούσα υπόθεση είναι μάλλον αν μπορεί να γίνει επίκληση της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και κατά του κράτους μέλους προελεύσεως, εν προκειμένω της Ιταλίας, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Corsica Ferries είναι εταιρία ιταλικού δικαίου.

Νομίζω, ωστόσο, ότι πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό καθόσον οι παρεχόμενες εν προκειμένω υπηρεσίες προορίζονται, από την ίδια τους τη φύση, τόσο για αποδέκτες άλλου κράτους μέλους, όσο και για αποδέκτες του κράτους εντός του οποίου παρέχονται, συγκεκριμένα τόσο για γάλλους αποδέκτες (και για ταξιδιώτες καταγωγής άλλων κρατών μελών), όσο και για ιταλούς. Μια απλή σύγκριση με τη νομολογία ως προς την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων θα αρκούσε για να φωτίσει την άποψή μου: το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ιδίως με τη νομολογία αυτή ότι οι υπήκοοι της Κοινότητας (ή οι εταιρίες κατά την έννοια του άρθρου 58 της Συνθήκης ΕΚ) μπορούν να επικαλούνται τις εν λόγω διατάξεις (ήτοι τα άρθρα 48 ή 52) έναντι του δικού τους κράτους μέλους καταγωγής όταν αυτό εφαρμόζει μέτρα τα οποία καθιστούν δυσχερέστερη γι' αυτούς την εγκατάσταση ή την εργασία σε άλλο κράτος μέλος (ή ακόμη στο δικό τους κρά-

τος). Αυτό μπορεί να συμβαίνει, για παράδειγμα, όταν τους απαγορεύει να εγκαταλείψουν την ίδια τους τη χώρα [50], όταν αρνείται να αναγνωρίσει επαγγελματικά προσόντα που οι υπήκοοί του απέκτησαν σε άλλο κράτος μέλος [51] ή όταν θέτει περιορισμούς στη χρήση πανεπιστημιακού διπλώματος αποκτηθέντος σε άλλο κράτος μέλος [52] ή ακόμη, γενικά, όταν το κράτος αυτό τους αντιμετωπίζει λιγότερο ευνοϊκά όταν επιθυμούν να εργαστούν στο έδαφος περισσοτέρων κρατών μελών, για παράδειγμα, επιβάλλοντας σ' αυτούς μεταχείριση συνεπαγόμενη μεγαλύτερη οικονομική επιβάρυνση στον τομέα της κοινωνικής ασφαλίσεως [53].

Η ίδια αρχή πρέπει να εφαρμοστεί, κατ' εμέ, στον τομέα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, όπως αυτό επιβεβαιώθηκε με την απόφαση Corsica Ferries France, την οποία παρέθεσα πιο πάνω (σημείο 24) [54]: όταν το κράτος μέλος καταγωγής παρεμβάλλει εμπόδια στην παροχή υπηρεσιών που παρέχει ένας από τους υπηκόους του ή μια εταιρία η οποία συστάθηκε σύμφωνα με τη νομοθεσία του, τα εμπόδια αυτά είναι κατ' αρχήν ασυμβίβαστα προς την κοινοτική αρχή της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών και οι ενδιαφερόμενοι παρέχοντες τις υπηρεσίες μπορούν να επικαλούνται την αρχή αυτή κατά του δικού τους κράτους όταν, όπως στην προκειμένη περίπτωση, η εν λόγω παροχή υπηρεσιών προορίζεται, από την ίδια της τη φύση, για αποδέκτες καταγωγής άλλων κρατών μελών.

Το συμβιβαστό προς τα άρθρα 86 και 90 της Συνθήκης ΕΚ ενός εθνικού μέτρου που επιτρέπει σε επιχείρηση όπως η Corporazione να εφαρμόζει διαφορετικά τιμολόγια

30. Με το ερώτημα 5, στοιχεία α'και β', το εθνικό δικαστήριο επιθυμεί να πληροφορηθεί αν συμβιβάζεται προς τις συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 90, παράγραφος 1, και του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ το ότι εθνική αρχή δημιουργεί για μια επιχείρηση, όπως την Corporazione, μια τέτοια κατάσταση ώστε να εφαρμόζει, για τις ίδιες υπηρεσίες, διαφορετικά τιμολόγια αναλόγως του αν πρόκειται για πλοία υπό εθνική σημαία ή πλοία που φέρουν σημαία άλλου κράτους. Με το ερώτημά του το εθνικό δικαστήριο εκκινεί από την υπόθεση ότι η Corporazione πρέπει να θεωρηθεί ως «επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση, στην οποία έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς».

Για να δοθεί ορθή απάντηση στο ερώτημα αυτό, πρέπει πρωτίστως να εξετάσω αν η Corporazione πρέπει όντως να θεωρηθεί ως επιχείρηση στην οποία έχουν χορηγηθεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ. Εν συνεχεία θα εξετάσω αν το ζήτημα της εφαρμογής διαφορετικών τιμολογίων συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως που κατέχει η επιχείρηση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

50 — Απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 81/87, Daily Mail, Συλλογή 1988, σ. 5483, σκέψη 16.

51 — Απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 115/78, Knoors, Jurispr. 1979 σ. 399, σκέψη 24.

52 — Απόφαση της 31ης Μαρτίου 1993, C-19/92, Kraus, Συλλογή 1993, σ. I-1663, σκέψη 32.

53 — Απόφαση της 7ης Ιουλίου 1988, 143/87, Stanton, Συλλογή 1988, σ. 3877, σκέψεις 13 και 14 και απόφαση της 7ης Ιουλίου 1988, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 154/87 και 155/87, Wolf και λοιποί, Συλλογή 1988, σ. 3897, σκέψεις 13 και 14.

54 — Η υπόθεση αυτή αφορούσε πράγματι εταιρία γαλλικού δικαίου η οποία είχε επικαλεστεί το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ κατά των γαλλικών αρχών επειδή οι ενδοκοινοτικές υπηρεσίες που παρείχε αποτελούσαν αντικείμενο δυσμενούς μεταχείρισεως σε σχέση με τις ανάλογες υπηρεσίες που παρείχε στο εσωτερικό της χώρας.

Α — *Είναι η Corporazione επιχείρηση στην οποία έχουν χορηγηθεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ;*

31. Η απόφαση Merci παρέχει, κατ' εμέ, τα κριτήρια βάσει των οποίων μπορεί να εξεταστεί το αν η Corporazione είναι επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (το προδικαστικό ερώτημα δεν αφορά το άρθρο 90, παράγραφος 2) [55]. Η ένδικη διαφορά στην υπόθεση Merci αφορούσε περιστατικά που εξελίχθηκαν επίσης στον λιμένα της Γένουας. Επρόκειτο για εργασίες φορτώσεως, εκφορτώσεως, μεταφορτώσεως και μετακινήσεως των εμπορευμάτων εντός του λιμένα, εργασίες για τις οποίες το άρθρο 110 του Codice θέσπιζε αποκλειστικό δικαίωμα υπέρ των συντεχνιών του λιμένα. Το Δικαστήριο έκρινε ότι

«μια λιμενική επιχείρηση που έχει το αποκλειστικό προνόμιο της οργανώσεως των λιμενικών εργασιών για λογαριασμό τρίτων, όπως και μια λιμενεργατική συντεχνία που έχει το αποκλειστικό προνόμιο της εκτελέσεως των λιμενικών εργασιών για λογαριασμό τρίτων, πρέπει να θεωρηθεί ως επιχείρηση στην οποία το κράτος χορηγεί αποκλειστικά δικαιώματα κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης.» [56]

Υπενθυμίζω ότι (όπως ανέφερα πιο πάνω σημείο 4) η Corporazione συστάθηκε με Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Codice. Δεν αμφισβητείται το γεγονός ότι η Corporazione έχει αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηρεσιών πλοηγήσεως στον λιμένα της Γένουας. Δεν μου φαίνεται επίσης αμφισβητήσιμο το ότι, παρά την ειδική νομική μορφή της ως επαγγελματική οργάνωση και την αναγνώρισή της με Διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας, η Corporazione είναι επιχείρηση, όσον αφορά τους σκοπούς εφαρμογής των κοινοτικών διατάξεων περί του ανταγωνισμού, πράγμα που αναγνωρίζει άλλωστε η ίδια η Corporazione με τις γραπτές της παρατηρήσεις: πράγματι, υπό όλες τις επόψεις είναι οντότητα η οποία ασκεί οικονομική δραστηριότητα μέσω των μελών της, εφόσον το νομικό καθεστώς της οντότητας αυτής και ο τρόπος χρηματοδοτήσεώς της δεν έχουν καμιά επίπτωση επί της ιδιότητάς της ως επιχειρήσεως, όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο με την απόφαση Höfner και Elser [57]. Επομένως, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι μια επιχείρηση όπως η Corporazione είναι επιχείρηση στην οποία ένα κράτος μέλος έχει χορηγήσει αποκλειστικά δικαιώματα, κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ.

Β — *Συνιστά η εφαρμογή διαφορετικών τιμολογίων καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ;*

32. Το γεγονός ότι η Corporazione είναι επιχείρηση στην οποία έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης

55 — Η απόφαση Merci, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 18, περιλαμβάνει (σκέψεις 25 έως 28) επαρκείς ενδείξεις ως προς την εφαρμογή και της τελευταίας αυτής διατάξεως, ενδείξεις οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν εν προκειμένω κατ' αναλογία.

56 — Απόφαση Merci, σκέψη 9.

57 — Απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 21. η νομολογία αυτή επιβεβαιώθηκε πρόσφατα με την απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, Poucet, Συλλογή 1993, σ. I-637, σκέψη 17.

ΕΚ έχει σημαντικές συνέπειες για το ζήτημα της εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ. Όπως επιβεβαιώθηκε ιδίως με την απόφαση Merci και, προσφάτως ακόμη, με την απόφαση Corbeau, κατά πάγια νομολογία

«επιχείρηση που απολαύει, εκ του νόμου, μονοπωλίου επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης» [58].

Επομένως, το ζήτημα που τίθεται είναι κατά πόσον η Corporazione κατέχει δεσπόζουσα θέση «επί σημαντικού τμήματος της (κοινής) αγοράς». Όσον αφορά τις λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν εκ του νόμου μονοπώλιο για τη φόρτωση, την εκφόρτωση και τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων στον λιμένα της Γένουας, το Δικαστήριο, με την απόφαση Merci, έκρινε ότι:

«Όσον αφορά την οριοθέτηση της οικείας αγοράς, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, πρόκειται για την αγορά της οργανώσεως, για λογαριασμό τρίτων, λιμενικών εργασιών επί συνήθους φορτίου εντός του λιμένα της Γένουας και της εκτελέσεως των εργασιών αυτών. Αν ληφθεί υπόψη ιδίως ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω του εν λόγω λιμένα και η σημασία του λιμένα αυτού σε σχέση προς το σύνολο των δραστηριοτήτων θαλασσίας εισαγωγής και εξαγωγής στο οικείο κράτος μέλος, η αγορά αυτή μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.» [59]

Οι παρεμβαίνοντες στην παρούσα διαδικασία δεν συμφωνούν ως προς το ζήτημα αν η αγορά των επίμαχων υπηρεσιών πλοηγήσεως συνιστά ή όχι σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζει την αρνητική άποψη καθόσον οι υπηρεσίες πλοηγήσεως δεν συνιστούν παρά ασήμαντο τμήμα της εμπορικής δραστηριότητας του τομέα θαλάσσιων μεταφορών.

Το επιχείρημα αυτό δεν ανθίσταται στην ανάλυση. Η οικεία αγορά στην παρούσα υπόθεση είναι η αγορά των υπηρεσιών πλοηγήσεως στον λιμένα της Γένουας. Το κύριο επιχείρημα που ανέπτυξε το Δικαστήριο με την απόφαση Merci για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι επρόκειτο, στην εν λόγω υπόθεση, για σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς μπορεί επίσης να εφαρμοστεί εν προκειμένω: αν ληφθούν υπόψη οι σημαντικές ποσότητες που μεταφορτώνονται στον λιμένα της Γένουας, η θέση που κατέχει ο λιμένας αυτός στο σύνολο των εξαγωγικών και εισαγωγικών δραστηριοτήτων στην Ιταλία και το γεγονός ότι η υπηρεσία πλοηγήσεως κατέστη υποχρεωτική για όλα τα πλοία, πρέπει να καταλήξω στο συμπέρασμα ότι η Corporazione κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

58 — Απόφαση Merci, σκέψη 14. απόφαση της 19ης Μαΐου 1993, C-320/91, Corbeau, Συλλογή 1993, σ. I-2533, σκέψη 9. Βλ. επίσης την απόφαση Höfner και Elser, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 57, σκέψη 28. απόφαση ERT, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 38, σκέψη 31. απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1991, C-18/88, RTT, Συλλογή 1991, σ. I-5941, σκέψη 17.

59 — Απόφαση Merci, σκέψη 15.

33. Δεν έχω καθόλου πειστεί για το αντίθετο από τα επιχειρήματα της ίδιας της Corporazione η οποία, ουσιαστικά, καλεί το Δικαστήριο να αναθεωρήσει την κρίση που διατύπωσε με την απόφαση Merci. Συναφώς, η Corporazione επικαλείται δύο νέα στοιχεία. Το πρώτο στοιχείο ενυπάρχει στην έναρξη ισχύος, αφού εκδόθηκε η απόφαση Merci, ενός ειδικού ιταλικού νόμου περί του ανταγωνισμού ο οποίος επιτρέπει του λοιπού τη διεξαγωγή ερευνών επί μονοπωλιακών καταστάσεων, όπως αυτή της διαφοράς της κύριας δίκης. Για να δοθεί απάντηση επί του σημείου αυτού, θα αρκεστώ να παραπέμψω στη νομολογία, παγιωθείσα από της αποφάσεως Wilhelm, με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι

«Το κοινοτικό και το εθνικό δίκαιο του ανταγωνισμού αντιμετωπίζουν τις πρακτικές που συνεπάγονται περιορισμούς του ανταγωνισμού υπό διαφορετικό πρίσμα. Ενώ τα άρθρα 85 και 86 τις αντιμετωπίζουν σε συνάρτηση με την παρακώλυση του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών που μπορεί να προκαλέσουν, οι εθνικές νομοθεσίες, εμπνεόμενες από σκέψεις που προσιδιάζουν σε καθεμιά απ' αυτές, αντιμετωπίζουν τις εν λόγω πρακτικές μόνο σε αυτό το πλαίσιο.» [60]

Το γεγονός ότι η νέα ιταλική νομοθεσία περί του ανταγωνισμού εμπνέεται εν πολλοίς από τις κοινοτικές διατάξεις που έχουν εφαρμογή στον τομέα αυτόν δεν μεταβάλλει σε τίποτε την προοπτική που εκτίθεται με το παρατεθέν απόσπασμα.

Το δεύτερο «νέο στοιχείο» που επικαλείται η Corporazione, δηλαδή η πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς, προκαλεί ακόμη μεγαλύτερη έκπληξη. Η κατ' αυτόν τον τρόπο πραγματοποιηθείσα ολοκλήρωση της αγοράς αναιρεί εν πολλοίς την αποστολή του δικαίου του ανταγωνισμού ως εργαλείου ενοποιήσεως των αγορών. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που περιλαμβάνεται στο νέο άρθρο 3Β της Συνθήκης ΕΚ (που παρενεβλήθη σ' αυτήν με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση), το κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού θα πρέπει του λοιπού να επικεντρώνεται στις περιπτώσεις που εμφανίζουν πραγματική σημασία για την εσωτερική αγορά, αφήνοντας τις περιπτώσεις μικρότερης σημασίας στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Δεν θα δώσω στην επιχειρηματολογία αυτή μεγαλύτερη προσοχή απ' ό, τι αξίζει. Αρκεί η παρατήρηση ότι η πραγματοποίηση ενός νομοθετικού προγράμματος τόσο σημαντικού όπως το σχετικό για την εσωτερική αγορά ουδόλως συνιστά καθαυτό την απόδειξη μιας προκεχωρημένης οικονομικής ενοποιήσεως των εθνικών αγορών και ότι, σύμφωνα με το άρθρο Μ της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η αρχή της επικουρικότητας που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3Β της Συνθήκης ΕΚ δεν θίγει το «κοινοτικό κεκτημένο» το οποίο περιλαμβάνει ιδίως την ερμηνεία που ανέπτυξε το Δικαστήριο ως προς τους όρους εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ.

34. Επιπροσθέτως, η Ιταλική Κυβέρνηση αμφισβητεί το ότι τα επίμαχα διαφορετικά τιμολόγια συνιστούν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ. Οι διαφορές

60 — Απόφαση της 10ης Ιουλίου 1980, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 253/78 και 1/79 έως 3/79, Giry και Guerlain, Jurispr. 1980, σ. 2327, σκέψη 15. Βλ., ήδη, την απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1969, 14/68, Wilhelm, Jurispr. 1969, σ. 1, σκέψη 3. Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ των κοινοτικών διατάξεων περί του ανταγωνισμού και των εθνικών κανόνων στον τομέα του ελέγχου ενός συγκεκριμένου οικονομικού τομέα, βλ. απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 1987, 45/85, Verband der Versicherer κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 405, σκέψη 23.

αυτές δικαιολογούνται λόγω του ότι οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές δεν συνιστούν δραστηριότητες ανταγωνιστικές των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, όπως είναι οι υπηρεσίες ακτοπλοΐας εσωτερικού. Η επιχειρηματολογία αυτή δεν είναι πειστική. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι δεν υπάρχει καμιά σχέση μεταξύ των διαφορετικών αυτών τιμολογίων και της φύσεως της υπηρεσίας πλοηγήσεως που προτείνεται και η οποία είναι ακριβώς η ίδια στις δύο περιπτώσεις (είτε πρόκειται για πλοία που έχουν άδεια ακτοπλοΐας εσωτερικού είτε για πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές μεταξύ των ιταλικών λιμένων, στην πρώτη περίπτωση, ή άλλων πλοίων στη δεύτερη περίπτωση). Προσωπικά θεωρώ ότι πρόκειται σαφώς για περίπτωση εφαρμογής της μορφής της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως που προβλέπεται στο άρθρο 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', της Συνθήκης ΕΚ και που συνίσταται

«στην εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό» [61].

Προκύπτει έμμεσα από την κοινοτική νομολογία, ήτοι την απόφαση United Brands [62] και την απόφαση Merci [63], ότι το Δικαστήριο δεν ερμηνεύει το εδάφιο αυτό αυστηρώς ώστε δεν είναι αναγκαίο, για να τύχει εφαρμογής, οι εμπορικώς αντισυμβαλλόμενοι της επιχειρήσεως που ευθύνεται για καταχρηστική συμπεριφορά να τίθενται σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση οι μεν έναντι των δε ή έναντι της επιχειρήσεως που κατέχει τη δεσπόζουσα θέση.

Θεωρώ επίσης εξίσου προφανές ότι οι βαλλόμενες εν προκειμένω διαφορετικές τιμολογήσεις είναι επιπλέον ικανές να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, πράγμα που συνιστά την απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ. Εφόσον ο λιμένας της Γένουας είναι διεθνής λιμένας, η εφαρμογή υψηλοτέρων τιμολογίων πλοηγήσεως για τα πλοία τα οποία δεν φέρουν ιταλική σημαία — και που μπορεί να υποτεθεί ότι συνιστούν την πλειονότητα των πλοίων που ανήκουν σε πλοιοκτήτες καταγωγής άλλων κρατών μελών — μπορεί αναμφισβήτητα να ασκήσει αρνητική επίδραση στο ενδοκοινοτικό εμπόριο [64]. Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία

«Το άρθρο 86 δεν επιβάλλει να αποδεικνύεται ότι η καταχρηστική συμπεριφορά έχει πράγματι επηρεάσει αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, αλλά

61 — Επί του σημείου αυτού, μπορεί όντως να γίνει ένας παραλληλισμός μεταξύ της καταστάσεως στην οποία αναφερόταν η υπόθεση United Brands (απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978,27/76, Jurispr. 1978, σ. 207): το Δικαστήριο έκρινε ότι η εισάγουσα διακρίσεις πολιτική τιμών της UBC η οποία επέβαλλε στους διανομείς-ωριμαντές διαφορετικές τιμές από κράτος μέλος σε κράτος μέλος για την παράδοση ποσοτήτων και είδους μπανανών, ουσιαστικά ίδιων, συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως εφόσον «οι τιμές αυτές, που δημιουργούσαν διακρίσεις ανάλογα με τα κράτη μέλη αποτελούσαν σημαντικά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων» (σκέψη 232) και ότι «έτσι, δημιουργήθηκε αυστηρή στεγανοποίηση των εθνικών αγορών σε επίπεδα τεχνητώς διαφορετικών τιμών, η οποία έθετε ορισμένους διανομείς-ωριμαντές σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό ο οποίος νοθευόταν κατ' αυτόν τον τρόπο σε σχέση με αυτόν που θα έπρεπε να είναι» (σκέψη 233). Η ίδια συλλογιστική μπορεί να εφαρμοστεί mutatis mutandis στην παρούσα υπόθεση: τα διαφορετικά τιμολόγια που εφαρμόζει η Corporazione συνιστούν εμπόδιο στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών και θέτουν τις εταιρίες που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες σε μειονεκτική κατάσταση στον ανταγωνισμό.

62 — Παρατέθηκε ήδη στην προηγούμενη υποσημείωση.

63 — Βλ. σκέψεις 18 και 19 της αποφάσεως αυτής.

64 — Βλ. σκέψη 20 της αποφάσεως Merci όπου, για να δώσει απάντηση στο ερώτημα αν η επίδικη κανονιστική ρύθμιση είναι ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, το Δικαστήριο παραπέμπει στα στοιχεία που ανέφερε στη σκέψη 15 της ίδιας αποφάσεως, την οποία παρέθεσα ολόκληρη πιο πάνω.

απαιτεί να αποδεικνύεται ότι η συμπεριφορά αυτή *είναι ικανή* να έχει τέτοιο αποτέλεσμα [65].»

35. Το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ απαγορεύει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν, ως προς τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, μέτρα «αντίθετα προς τους κανόνες της παρούσης Συνθήκης, ιδίως προς εκείνους των άρθρων 7 και 85 μέχρι και 94.» [66] Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η διάταξη αυτή απαγορεύει ιδίως στα κράτη μέλη να θεσπίζουν ή να διατηρούν σε ισχύ μέτρα ικανά να εξαλείψουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ [67]. Όταν, σύμφωνα με το άρθρο 91 του Codice (βλ. πιο πάνω σημείο 4), ο ιταλός υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επικυρώνει με διοικητικό μέτρο τα εισάγοντα διακρίσεις τιμολόγια πλοηγήσεως τα οποία είναι αποτέλεσμα καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως, η παρέμβασή του εμπίπτει απλούστατα, κατ' εμέ, στην απαγόρευση που θεσπίζεται με το άρθρο 90, παράγραφος 1, κατά μείζονα λόγο όταν η διάταξη αυτή συνδυαστεί με το άρθρο 5, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ που επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να απέχουν από κάθε μέτρο που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Συνθήκης ΕΚ [68].

Συμπέρασμα

36. Εν όψει όλων των στοιχείων που μόλις προηγουμένως εξέθεσα, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο εθνικό δικαστήριο τις εξής απαντήσεις:

1) Δεν χρειάζεται να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα 2,4 και 5, γ'.

65 — Απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983,322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 104 in fine (οι πλάγιοι χαρακτήρες δικοί μου). βλ. επίσης, απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1986,226/84, British Leyland κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 3263, σκέψη 20. απόφαση Höfner και Helser, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 57, σκέψη 32. Βλ. επίσης, στη νομολογία του Πρωτοδικείου, απόφαση της 10ης Ιουλίου 1991, T-69/89, RTE κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-485, σκέψη 76 και απόφαση της 10ης Ιουλίου 1991, T-70/89, BBC κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-535, σκέψη 64. Ακόμη περισσότερο ευρεία είναι η ερμηνεία που έδωσε το Δικαστήριο με την απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1988 στην υπόθεση 247/86, Alsatel, Συλλογή 1988, σ. 5987, σκέψη 11, δηλαδή ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ κάθε πρακτική «που μπορεί να επηρεάσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, τα εμπορικά ρεύματα μεταξύ των κρατών μελών και να εμποδίσει, με τον τρόπο αυτό, την επιδιωκόμενη από τη Συνθήκη οικονομική αλληλοδιείσδυση.»

66 — Οι συντάκτες της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση λησμόνησαν να προσαρμόσουν την παραπομπή στο άρθρο 7 που γίνεται με τη διάταξη αυτή, στη νέα ρύθμιση του άρθρου αυτού που είναι του λοιπού το άρθρο 6.

67 — Απόφαση ERT, που παρατέθηκε ήδη στην υποσημείωση 38, σκέψη 35. Βλ. ήδη την απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 1977, 13/77, INNO, Jurispr. 1977, σ. 2115, σκέψεις 31 και 32.

68 — Συγκρίνατε με την απόφαση της 11ης Απριλίου 1989,66/86, Ahmed Saeed, Συλλογή 1989, σ. 803, σημείο 3 του διατακτικού, με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι τα άρθρα 5 και 90 της Συνθήκης εμποδίζουν την έγκριση, από τις εθνικές αρχές, τιμολογίων που προκύπτουν από συμφωνίες τιμολογήσεως αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ.

2) Η κοινοτική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών η οποία, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, περιλαμβάνεται στο άρθρο 1,παράγραφος 1, του κανονισμού 4055/86, απαγορεύει την επιβολή για τις ίδιες υπηρεσίες πλοηγήσεως διαφορετικού τιμολογίου αναλόγως του αν πρόκειται για επιχείρηση η οποία παρέχει υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών μεταξύ δύο κρατών μελών ή για επιχείρηση η οποία παρέχει τέτοιες υπηρεσίες μεταξύ λιμένων που βρίσκονται επί του εθνικού εδάφους.

3) Το άρθρο 90, παράγραφος 1, και το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΚ απαγορεύουν σε εθνική αρχή να δημιουργεί τις προϋποθέσεις ώστε μια επιχείρηση, στην οποία έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς, να εφαρμόζει τιμολόγια εισάγοντα διακρίσεις όπως τα περιγραφόμενα στην προηγούμενη απάντηση.
W. van Gerven