DOMSTOLENS DOM
17. maj 1994 *

I sag C-18/93,

angående en anmodning, som Tribunale di Genova (Italien) i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Corsica Ferries Italia Srl

mod

Corpo dei piloti del porto di Genova,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 5, 7, 30, 59, 85, 86 og 90,

har

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten, O. Due, afdelingsformændene G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Díez de Velasco og D. A. O. Edward samt dommerne C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (refererende dommer), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn og J. L. Murray,

* Processprog: italiensk.

generaladvokat: W. Van Gerven
justitssekretær: ekspeditionssekretær H. A. Rühl,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Corsica Ferries Italia Srl ved advokaterne G. Conte og G. Giacomini, Genova

— Corpo dei piloti del porto di Genova ved advokaterne L. Acquarone og S. Carbone, Genova, advokat A. Pappalardo, Trapani, og advokat A. Tizzano, Napoli

— Den Franske Republiks regering ved sous-directeur P. Pouzoulet, direction des affaires juridiques, Udenrigsministeriet, bistået af secrétaire-adjoint principal des affaires étrangères H. Renie, samme ministerium, som befuldmægtigede

— Den Italienske Republiks regering ved professor L. Ferrari Bravo, chef for Udenrigsministeriets servizio del contenzioso diplomatico, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato I. M. Braguglia

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved E. Traversa og V. Di Bucci, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 14. december 1993 er afgivet mundtlige indlæg af Corsica Ferries Italia Srl, Corpo dei piloti del porto di Genova, den italienske regering, den franske regering og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 9. februar 1994,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse afsagt den 14. december 1992, indgået til Domstolen den 19. januar 1993, har Tribunale di Genova i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt Domstolen fem præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af traktatens artikel 5, 7, 30, 59, 85, 86 og 90.

2 Disse spørgsmål er blevet rejst under en sag, som Corsica Ferries Italia Srl (herefter benævnt »Corsica Ferries«) har anlagt mod Corpo dei piloti del porto di Genova (Genova's Havns Lodsforening, herefter benævnt »lodsforeningen«) med krav om tilbagebetaling af en del af det vederlag, som Corsica Ferries har betalt for lodstjeneste i Genova's Havn.

3 Lodstjeneste i de italienske havne, der er reguleret i søloven og en gennemførelsesbekendtgørelse hertil, varetages under havnechefens ledelse og tilsyn af lodsforeninger, der er blevet oprettet ved dekret udstedt af republikkens præsident og har fået tillagt status som juridiske personer.

4 Lodstjeneste er i princippet frivillig, men ved dekreter udstedt af republikkens præsident er den blevet gjort obligatorisk i næsten alle italienske havne, herunder Genova's Havn. En kaptajns tilsidesættelse af forpligtelsen til at benytte lodstjeneste er strafbar.

5 Priserne for lodstjeneste (der fastlægges af foreningen) godkendes af ministeren for handelsflåden, efter at der er indhentet udtalelse fra de berørte faglige sammenslutninger, og opkræves i hver havn i henhold til dekret, der er udstedt af vedkommende søfartsmyndighed.

6 I henhold til dekreter udstedt af søfartsdirektøren fra 1989, 1990 og 1991 er der for Genova's Havn blevet fastsat regler om forskellige nedsættelser af grundtariffen, nemlig en nedsættelse på 30% for fartøjer, der har tilladelse til at drive cabotagesejlads, dvs. for transport mellem to italienske havne, en nedsættelse på 50% for fartøjer i linjetrafik, der har tilladelse til at drive cabotagesejlads og efter en fast fartplan og med mindst et ugentligt anløb af Genova's Havn er i regelmæssig linjetrafik mellem italienske havne, samt andre nedsættelser for fartøjer på over 2 000 bruttoregistertons, der har tilladelse til at drive cabotagesejlads, og som benytter lodstjeneste et vist antal gange månedligt.

7 På det for tvisten i hovedsagen relevante tidspunkt kunne alene fartøjer, der førte italiensk flag, opnå tilladelse til cabotagesejlads.

8 Det italienske selskab Corsica Ferries driver som søtransportvirksomhed fast linjetrafik mellem Genova's Havn og en række havne på Korsika med to færger, der er registreret i Panama, hvis flag de fører.

9 Corsica Ferries, der anser sig for udsat for forskelsbehandling i strid med traktatens bestemmelser om konkurrence og fri udveksling af tjenesteydelser, har til Tribunale di Genova i medfør af artikel 633 ff. i den italienske civilproceslov (Codice di procedura civile) indgivet begæring om afsigelse af betalingspålæg med henblik på at opnå tilbagebetaling af forskellen mellem grundtariffen, som selskabet har betalt, og den nedsatte tarif, der finder anvendelse på skibe, der har tilladelse til at drive cabotagesejlads.

10 Tribunale di Genova har under denne sag anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»1) Er EØF-traktatens artikel 5 og 7 til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter der for fartøjer, som sejler i linjetrafik mellem havne i to medlemsstater, ved betaling for lodstjeneste — der af sikkerhedsgrunde er obligatorisk — anvendes nedsatte tariffer, som kun gælder for fartøjer med tilladelse til at drive cabotagesejlads mellem indenlandske havne, hvorved antages, at cabotagesejlads mellem indenlandske havne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin alene kan gennemføres med fartøjer, der fører italiensk flag?

2) Er EØF-traktatens artikel 30 til hinder for nationale bestemmelser eller praksis, hvorefter lodsvirksomheden skal benyttes, også selv om den samme virksomhed uden risiko for søtrafikken helt eller delvis kan gennemføres billigere med et mandskab, materiel og tekniske hjælpemidler, der forefindes om bord på vedkommende fartøj?

3) Er EØF-traktatens artikel 59 — hvad angår fartøjer i linjetrafik mellem to medlemsstater — til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter alene fartøjer, der fører hjemlandets flag, kan opnå nedsættelser af priserne for lodstjeneste i de indenlandske havne?

4) Kan offentlige myndigheders godkendelse af en obligatorisk tarif, der er resultat af aftale og/eller samordnet praksis mellem sammenslutninger af virksomheder i sektoren, antages at udgøre en 'accept' ('avallo') af en aftale, der er forbudt i medfør af EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, og kan i bekræftende fald en sådan 'accept' være forenelig med EØF-traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med artikel 5 og 85?

5) Er EØF-traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med artikel 86, til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter en virksomhed, der indtager en domi-

nerende stilling, idet der er indrømmet den eksklusive rettigheder på en væsentlig del af det fælles marked, har adgang til:

a) for fartøjer, der sejler i linjetrafik mellem to medlemsstater, at anvende forskellige vilkår for de samme ydelser, hvorved forudsættes, at den gældende tarifordning for de samme ydelser omfatter tarifnedsættelser, der reelt kun kan ydes fartøjer, der fører hjemlandets flag?

b) i sammenhæng hermed for fartøjer, der fører fremmed flag, at anvende priser, der svarer til tredobbelt betaling i forhold til den, der efter tarifordningen bliver tale om for indenlandske fartøjer?

c) at undlade at nedsætte tarifferne for en obligatorisk ydelse som den i sagen omhandlede, når vedkommende fartøj — der fuldt ud i enhver henseende opfylder de krav, som stilles af hensyn til sikkerheden inden for søtrafikken — er i stand til i al fald delvis at navigere på egen hånd?«

Domstolens kompetence til at tage stilling til de forelagte spørgsmål

11 Sagsøgte i hovedsagen, den franske regering og den italienske regering samt Kommissionen har med forskellige begrundelser gjort gældende, at Domstolen ikke har kompetence til at afgøre samtlige af den nationale ret forelagte spørgsmål. De har i den forbindelse først og fremmest fremhævet, at den forelæggende ret ikke har taget hensyn til, at fartøjerne er registreret i Panama, hvilket skyldes, at der ikke under en sag om anordning af et betalingspålæg afholdes mundtlig forhandling, og desuden, at de forelagte spørgsmål eller nogle af dem, er uden betydning for en afgørelse vedrørende det krav, der er blevet fremsat for den nationale ret.

12 Vedrørende arten af den for den nationale ret verserende sag bemærkes, at Domstolen allerede har fastslået, at præsidenten for en italiensk ret i en sag om et betalingspålæg i henhold til den italienske civilproceslov udøver dømmende myndighed efter traktatens artikel 177, og at en forelæggelse for Domstolen i medfør af denne bestemmelse ikke forudsætter, at den procedure, hvorunder den nationale ret formulerer præjudicielle spørgsmål, er kontradiktorisk, selv om det dog kan være i den gode retsplejes interesse, at der finder en kontradiktorisk retsforhandling sted (jf. dom af 14.12.1971, sag 43/71, Politi, Sml. 1971, s. 319, org. ref.: Rec. s. 1039, af 21.2.1974, sag 162/73, Birra Dreher, Sml. s. 201, af 28.6.1978, sag 70/77, Simmenthal, Sml. s. 1453, af 9.11.1983, sag 199/82, San Giorgio, Sml. s. 3595, af 15.12.1993, forenede sager C-277/91, C-318/91 og C-319/91, Ligur Carni m.fl., Sml. I, s. 6621, og af 3.3.1994, forenede sager C-332/92, C-333/92 og C-335/92, Eurico Italia m.fl., Sml. I, s. 711).

13 Vedrørende de fremstillede faktiske omstændigheders utilstrækkelige karakter bemærkes, at de skriftlige og mundtlige indlæg, der er afgivet for Domstolen, indeholder oplysninger om fartøjernes registrering, der er tilstrækkelige til, at Domstolen kan give den nationale ret en brugbar besvarelse, hvorved der er taget hensyn til disse oplysninger.

14 Hvad angår de forelagte spørgsmåls relevans har Domstolen fastslået, at den ikke har kompetence til at give den forelæggende ret en besvarelse, når de spørgsmål, den har fået forelagt, savner enhver forbindelse med de faktiske omstændigheder i hovedsagen eller dennes genstand og således ikke er udtryk for, at der objektivt er brug for en besvarelse, på grundlag af hvilken hovedsagen kan afgøres (jf. dom af 16.6.1981, sag 126/80, Salonia, Sml. s. 1563, af 11.7.1991, sag C-368/89, Crispoltoni, Sml. I, s. 3695, af 28.11.1991, sag C-186/90, Durighello, Sml. I, s. 5773, af 16.7.1992, sag C-343/90, Lourenço Dias, Sml. I, s. 4673, og af 16.7.1992, sag 67/91, Asociación Española de Banca privada m.fl., Sml. I, s. 4785; jf. endvidere den nævnte Eurico-dom og kendelse af 26.1.1990, sag C-286/88, Falciola, Sml. I, s. 191).

15 I denne forbindelse bemærkes, som Kommissionen har anført, at den begæring, den forelæggende ret har fået forelagt, udelukkende vedrører den angivelig diskriminerende sats for det vederlag, som sagsøgeren i hovedsagen har betalt for lods-

tjeneste, men ikke denne tjenestes obligatoriske karakter, den faste pris for denne tjeneste uanset et fartøjs tekniske udstyr, eller de nærmere regler for fastsættelsen af denne pris.

16 Herefter skal der kun gives en besvarelse af det første og det tredje spørgsmål om overholdelsen af forbuddet mod forskelsbehandling ved prisanvendelsen samt af de to første led i det femte spørgsmål vedrørende forbuddet mod en misbrugslignende praksis fra offentlige virksomheders side.

Fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet

17 Den forelæggende ret ønsker med det første og det tredje spørgsmål først og fremmest en afgørelse af, om fællesskabsretten er til hinder for, at der i en medlemsstat for samme lodsydelse anvendes priser, der er forskellige afhængigt af, om den virksomhed, der udfører søtransport mellem to medlemsstater, benytter et fartøj, der har tilladelse til cabotagesejlads, der kun gives til fartøjer, der fører den pågældende medlemsstats flag, eller et andet fartøj.

18 I den forbindelse skal det straks bemærkes, at traktatens artikel 5, jf. det første spørgsmål, hvorefter medlemsstaterne er forpligtet til at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, som følger af traktaten, er så generelt affattet, at der ikke kan være tale om at anvende den selvstændigt, når den konkrete situation er omfattet af en særlig traktatbestemmelse, som det er tilfældet i den foreliggende sag (jf. dom af 11.3.1992, forenede sager C-78/90, C-79/90, C-80/90, C-81/90, C-82/90 og C-83/90, Compagnie commerciale de l'Ouest m.fl., Sml. I, s. 1847, præmis 19).

19 Dernæst bemærkes, at ifølge Domstolens faste praksis kan EØF-traktatens artikel 7 (EF-traktatens artikel 6), der indeholder det almindelige forbud mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, kun anvendes selvstændigt på forhold

omfattet af fællesskabsretten, for hvilke traktaten ikke indeholder særlige bestemmelser om forbud mod forskelsbehandling (jf. dom af 10.12.1991, sag C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Sml. I, s. 5889, præmis 11).

20 Forbuddet mod forskelsbehandling er imidlertid for så vidt angår fri udveksling af tjenesteydelser blevet iværksat og konkretiseret i traktatens artikel 59.

21 Vedrørende fastlæggelsen af de tjenesteydelser, som traktatens artikel 59 skal anvendes på, må det fastslås, at en tarifordning, der omfatter prisdifferentiering for lodstjeneste, berører en transportvirksomhed som Corsica Ferries på to måder. Lodstjeneste er tjenesteydelser, der præsteres mod vederlag af lodsforeningen til søtransportvirksomhederne, og prisforskelle berører disse sidste som tjenesteydelsesmodtagere. Disse prisforskelle berører imidlertid transportvirksomheden navnlig i dens egenskab af tjenesteyder på søtransportområdet i det omfang, de overvæltes på prisen for disse tjenesteydelser og dermed vil kunne stille den pågældende transportvirksomhed ringere end en erhvervsdrivende, der kun skal betale tariffens nedsatte pris.

22 Ved vurderingen af den i hovedsagen omhandlede tarifordning i lyset af bestemmelserne om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet skal det for det første undersøges, i hvilket omfang det i traktatens artikel 59 indeholdte forbud mod forskelsbehandling finder anvendelse på området for søtransport, og for det andet om en sådan ordning er udtryk for en forskelsbehandling, der udøves på grundlag af nationalitet.

23 I den forbindelse bemærkes først, at det i traktatens artikel 61, stk. 1, er bestemt, at fri udveksling af tjenesteydelser på transportområdet omfattes af bestemmelserne i traktatens afsnit vedrørende transport (jf. navnlig dom af 22.5.1985, sag 13/83, Parlamentet mod Rådet, Sml. s. 1513, præmis 62, og af 13.12.1989, sag C-49/89, Corsica Ferries France, Sml. s. 4441, præmis 10).

24 Heraf følger ifølge Domstolens dom i ovennævnte Corsica Ferries France-sag (præmis 11) og dom af 30. april 1986 (forenede sager 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 og 213/84, Asjes, Sml. s. 1425, præmis 37), at i transportsektoren burde det i traktatens artikel 59 fastsatte mål — nemlig i overgangsperioden at fjerne restriktioner, der hindrer fri udveksling af tjenesteydelser — således være gennemført inden for rammerne af den i traktatens artikel 74 og 75 fastlagte fælles politik.

25 Det bemærkes, at specielt hvad søtransport angår, bestemmer traktatens artikel 84, stk. 2, at Rådet med kvalificeret flertal kan træffe beslutning om, hvorvidt, i hvilket omfang og på hvilken måde passende bestemmelser vil kunne fastsættes for sø- og luftfart.

26 Rådet har med hjemmel i disse bestemmelser udstedt forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378, s. 1), der trådte i kraft den 1. januar 1987.

27 Artikel 1, stk. 1, i denne forordning indeholder følgende bestemmelse:

»Fri adgang til at udføre søtransport mellem Fællesskabets medlemsstater samt mellem medlemsstater og tredjelande gælder for statsborgere i medlemsstaterne, såfremt de er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den person, for hvem søtransporten udføres.«

28 Hvad angår det materielle anvendelsesområde for forordning nr. 4055/86 fremgår det af selve ordlyden af forordningens artikel 1, at denne finder anvendelse på søtransport mellem medlemsstater af den i hovedsagen omhandlede art.

29 Hvad angår det personelle anvendelsesområde for forordning nr. 4055/86 bemærkes, at forordningens artikel 1 omfatter statsborgere i medlemsstaterne, såfremt de er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den person, for hvem søtransporten udføres, og lader registreringen af de fartøjer, som transportvirksomheden benytter, og det flag, som de fører, uomtalt.

30 Endvidere skal det fremhæves, at fri udveksling af tjenesteydelser på området for søtransport mellem medlemsstater, navnlig forbuddet mod forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, af en virksomhed kan påberåbes over for den stat, hvor virksomheden er etableret, når tjenesteydelserne præsteres til modtagere, der er etableret i en anden medlemsstat. Men i et tilfælde som det i hovedsagen omhandlede udbyder virksomheden, der er etableret i én medlemsstat, og som driver regelmæssig linjetrafik med en anden af forordning nr. 4055/86 omfattet stat, disse tjenesteydelser netop i kraft af deres beskaffenhed navnlig til personer, der er etableret i den anden stat.

31 Som følge heraf rækker den i hovedsagen omhandlede situation ud over den rent interne ramme og det argument, som den italienske regering har fremført i den forbindelse, skal forkastes.

32 Ved den herefter følgende undersøgelse af, om den i hovedsagen omhandlede tarifordning er i overensstemmelse med forordning nr. 4055/86, bemærkes det, at det fremgår af præmis 6 og 7 i denne dom, at ordningen indeholder regler om en gunstigere stilling for fartøjer, der har tilladelse til cabotagesejlads, det vil sige fartøjer, der fører italiensk flag.

33 Ved en sådan ordning sker der en indirekte forskelsbehandling af de erhvervsdrivende på grundlag af deres nationalitet, idet de fartøjer, der fører medlemsstatens

flag, normalt benyttes af erhvervsdrivende, der er statsborgere i denne stat, mens transportører, der er hjemmehørende i andre medlemsstater, sædvanligvis ikke benytter fartøjer, der er registreret i førstnævnte stat.

34 Denne konstatering berøres ikke af den omstændighed, at gruppen af erhvervsdrivende, der forskelbehandles, også kan omfatte indenlandske transportvirksomheder, der benytter fartøjer, der ikke er registreret i deres hjemstat, eller at gruppen af begunstigede erhvervsdrivende kan omfatte transportvirksomheder, der er hjemmehørende i andre medlemsstater, og som benytter fartøjer, der er registreret i den første medlemsstat, når den begunstigede gruppe i det store og hele består af personer, der er statsborgere i medlemsstaten.

35 Af det anførte følger, at artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 4055/86 forbyder en medlemsstat at anvende forskellige priser for samme lodstjenesteydelse, alt efter om en virksomhed — eventuelt en virksomhed, der er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat — der udfører søtransport mellem denne medlemsstat og en anden medlemsstat, herved benytter et fartøj, der har tilladelse til cabotagesejlads, hvilken tilladelse kun gives til fartøjer, der fører den pågældende stats flag, eller et andet fartøj.

36 Anvendelsen af forskellige priser er ikke som anført af lodsforeningen og den italienske regering berettiget af grunde, der vedrører sikkerheden i søtrafikken, den nationale transportpolitik og beskyttelsen af miljøet. For selv om det antages, at disse målsætninger ville kunne begrunde, at det offentlige griber ind på transportområdet, kan en anvendelse af diskriminerende priser af den i hovedsagen omhandlede art ikke anses for nødvendig for realiseringen af disse mål.

37 Det første og det tredje spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 4055/86, der gennemfører princippet om fri udveksling af tjeneste-

ydelser, og herunder princippet om forbud mod forskelsbehandling på området for søtransport mellem medlemsstater, er til hinder for, at en medlemsstat anvender forskellige priser for samme lodstjenesteydelse, alt efter om den virksomhed, der udfører søtransport mellem to medlemsstater, herved benytter et fartøj, der har tilladelse til cabotagesejlads, hvilken tilladelse kun gives til fartøjer, der fører den pågældende medlemsstats flag, eller et andet fartøj.

Konkurrencereglerne

38 Den nationale ret ønsker med det første og andet led af det femte spørgsmål i det væsentlige en afgørelse af, om traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86 forbyder en national myndighed at give en virksomhed, der har fået tillagt eneret til at præstere obligatorisk lodstjeneste i en væsentlig del af fællesmarkedet, adgang til at anvende forskellige priser over for søtransportvirksomhederne afhængigt af, om disse udfører transport mellem medlemsstater eller mellem havne på medlemsstatens område.

39 Det bemærkes, at lodsforeningen, der er sagsøgt i hovedsagen, af det offentlige har fået tillagt eneret til at udføre obligatorisk lodstjeneste i Genova's Havn.

40 En virksomhed, som har et lovbestemt monopol på en væsentlig del af det fælles marked, kan anses for at indtage en dominerende stilling efter traktatens artikel 86 (jf. dom af 23.4.1991, sag C-41/90, Höfner og Elser, Sml. I, s. 1979, præmis 28, og af 18.6.1991, sag C-260/89, ERT, Sml. I, s. 2925, præmis 31; ovennævnte dom i Merci convenzionali porto di Genova-sagen, præmis 14).

41 Det relevante marked er lodstjeneste i Genova's Havn. I betragtning af bl.a. omfanget af handelen i denne havn og dens betydning i forhold til den pågældende

medlemsstats samlede import og eksport ad søvejen, kan dette marked anses for en væsentlig del af det fælles marked (jf. nævnte dom i Merci convenzionali porto di Genova-sagen, præmis 15).

42 Endvidere bemærkes, at den blotte omstændighed, at der skabes en sådan dominerende stilling ved tildeling af eksklusive rettigheder som omhandlet i traktatens artikel 90, stk. 1, ikke i sig selv er uforenelig med traktatens artikel 86.

43 En medlemsstat overtræder imidlertid forbuddene i disse to bestemmelser, når den ved at godkende de af den pågældende virksomhed fastsatte priser, gør det muligt for denne at udnytte sin dominerende stilling på en måde, der er udtryk for et misbrug, idet den bl.a. over for handelspartnere anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi, jf. traktatens artikel 86, stk. 2, litra c).

44 Den diskriminerende praksis, der er omhandlet i forelæggelseskendelsen, kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, idet den berører virksomheder, der udfører transport mellem to medlemsstater.

45 Det første og andet led i det femte spørgsmål fra den forelæggende ret skal derfor besvares med, at traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86 forbyder nationale myndigheder gennem en godkendelse af priser, der er fastsat af en virksomhed, der har fået tillagt eneret til at udføre obligatorisk lodstjeneste i en væsentlig del af fællesmarkedet, at give denne mulighed for at anvende forskellige priser over for

søtransportvirksomhederne, afhængigt af, om disse udfører transport mellem medlemsstater eller mellem havne på medlemsstatens område, i det omfang samhandelen mellem medlemsstater påvirkes derved.

Sagens omkostninger

46 De udgifter, der er afholdt af den franske og den italienske regering og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Tribunale di Genova ved kendelse af 14. december 1992, for ret:

1) Artikel 1, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande er til hinder for, at en medlemsstat anvender forskellige priser for samme lodstjenesteydelse, alt efter om den virksomhed, der udfører søtransport mellem to medlemsstater, herved benytter et fartøj, der har tilladelse til cabotagesejlads, hvilken tilladelse kun gives til fartøjer, der fører den pågældende medlemsstats flag, eller et andet fartøj.

2) EØF-traktatens artikel 90, stk. 1, og artikel 86 forbyder nationale myndigheder gennem en godkendelse af priser, der er fastsat af en virksomhed, der har fået tillagt eneret til at udføre obligatorisk lodstjeneste i en væsentlig del af fællesmarkedet, at give denne mulighed for at anvende forskellige priser over for søtransportvirksomhederne, afhængigt af, om disse udfører transport mellem medlemsstater eller mellem havne på medlemsstatens område, i det omfang samhandelen mellem medlemsstater påvirkes derved.

Due Mancini Moitinho de Almeida

Díez de Velasco Edward Kakouris

Joliet Schockweiler Rodríguez Iglesias

Grévisse Zuleeg Kapteyn Murray

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 17. maj 1994.

R. Grass
Justitssekretær

O. Due
Præsident