DOMSTOLENS DOM
av den 17 maj 1994*

I mål C-18/93

har Tribunale di Genova (Italien) till domstolen gett in en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 177 i EEG-fördraget i det mål som pågår vid den nationella domstolen mellan

Corsica Ferries Italia Srl

och

Corpo dei piloti del porto di Genova.

Begäran avser tolkningen av artiklarna 5, 7, 30, 59, 85, 86 och 90 i EEG-fördraget.

DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden O. Due, avdelningsordförandena G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Diez de Velasco och D. A. O. Edward samt domarna C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (referent), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn och J. L. Murray,

generaladvokat: W. Van Gerven,
justitiesekreterare: H. A. Rühl, avdelningsdirektör,

som beaktat de skriftliga yttrandena från

— Corsica Ferries Italia Srl, genom advokaterna G. Conte och G. Giacomini, Genua,

* Rättegångsspråk: italienska.

— Corpo dei piloti del porto di Genova, genom advokaterna L. Acquarone och S. Carbone, Genua, advokaten A. Pappalardo, Trapani, och advokaten A. Tizzano, Neapel,

— den franska regeringen, genom P. Pouzoulet, sous-directeur, utrikesministeriets rättsavdelning, biträdd av H. Renie, secrétaire adjoint principal, utrikesministeriets rättsavdelning, båda i egenskap av ombud,

— den italienska regeringen, genom professorn L. Ferrari Bravo, chef för utrikesministeriets avdelning för diplomatiska tvister, i egenskap av ombud, biträdd av I. M. Braguglia, avvocato dello Stato,

— Europeiska gemenskapernas kommissionen, genom E. Traversa och V. Di Bucci, rättstjänsten, i egenskap av ombud,

som beaktat förhandlingsrapporten,

som hört de muntliga yttrandena avgivna vid sammanträde den 14 december 1993 av Corsica Ferries Italia Srl, av Corpo dei piloti del porto di Genova, av den italienska regeringen, av den franska regeringen samt av kommissionen, och

som hört generaladvokatens förslag till avgörande, framlagt vid sammanträde den 9 februari 1994,

meddelar följande

dom

1 Genom beslut av den 14 december 1992, som inkom till domstolen den 19 januari 1993, har Tribunale di Genova, med stöd av artikel 177 i EEG-fördraget, ställt fem frågor om tolkningen av artiklarna 5, 7, 30, 59, 85, 86 och 90 i fördraget.

2 Frågorna har uppkommit inom ramen för en tvist mellan Corsica Ferries Italia Srl (nedan kallat "Corsica Ferries") och Corpo dei piloti del porto di Genova (Lotsföreningen i Genuas hamn, nedan kallad "föreningen") angående återbetalningen till Corsica Ferries av en del av avgifterna som företaget betalat för lotstjänster i Genuas hamn.

3 Lotstjänsterna i de italienska hamnarna, som regleras i sjölagen och genomförandeförordningen, ombesörjs, under hamnchefens kontroll och ledning, av lotsföreningar som bildats genom en förordning utfärdad av den italienska republikens president och som har status av juridisk person.

4 Trots att den i princip är frivillig har lotstjänsten, genom förordningar utfärdade av den italienska republikens president, gjorts obligatorisk i praktiskt taget samtliga italienska hamnar, däribland Genuas hamn. En fartygskaptens åsidosättande av skyldigheten att utnyttja lotstjänsten är straffbelagt.

5 Avgifterna för lotstjänster, vilka fastställs av föreningen, godkänns av ministern för handelsflottan efter yttrande från berörda fackföreningar och gäller i varje hamn genom en förordning utfärdad av den behöriga sjöfartsmyndigheten.

6 Med stöd av sjöfartsdirektörens förordningar av 1989, 1990 och 1991 har det i Genuas hamn tillämpats olika regler om nedsättning av grundavgiften, nämligen en nedsättning med 30 % till förmån för fartyg med tillstånd för sjötransporter inom en medlemsstat (cabotage) dvs. för transporter mellan två italienska hamnar, en nedsättning med 50 % till förmån för de linjefartyg med cabotagetillstånd för sjötransporter som regelbundet trafikerar sträckor mellan italienska hamnar enligt en fast tidtabell och som anlöper Genuas hamn minst en gång i veckan, samt andra nedsättningar till förmån för fartyg på mer än 2000 bruttoregisterton med cabotagetillstånd för sjötransporter som utnyttjar lotstjänster ett visst antal gånger per månad.

7 Vid tiden för omständigheterna i målet vid den nationella domstolen kunde endast fartyg som förde italiensk flagg erhålla licens för sjötransporter inom medlemsstaten (cabotagelicens).

8 Corsica Ferries, ett italienskt företag, ombesörjer, i egenskap av sjötransportföretag, en regelbunden linjetrafik mellan hamnen i Genua och olika hamnar på Korsika, med två färjor som är registrerade i Panama och som för det landets flagg.

9 Eftersom det anser sig vara utsatt för en diskriminering i strid med fördragets regler om konkurrens och frihet att tillhandahålla tjänster har Corsica Ferries anhängiggjort en talan vid Tribunale di Genova, inom ramen för ett förfarande om betalningsföreläggande i enlighet med artiklarna 633 och följande i den italienska civilprocesslagen (Codice di procedura civile), i syfte att erhålla återbetalning av skillnaden mellan grundavgiften som företa-

get betalat och den reducerade avgift som gäller för fartyg med cabotagetillstånd för sjötransporter.

10 Det är inom ramen för denna tvist som Tribunale di Genova har ställt följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1. Utgör artiklarna 5 och 7 i fördraget hinder för nationella bestämmelser som föreskriver att när det gäller fartyg som ombesörjer en regelbunden linjetrafik mellan hamnar i två medlemsstater skall nedsatta avgifter tillämpas för lotstjänster, som av sjösäkerhetsskäl är obligatoriska, enbart till förmån för fartyg med tillstånd att utföra "cabotage" mellan inhemska hamnar, samtidigt som cabotage mellan inhemska hamnar, på gemenskapsrättens nuvarande stadium, är reserverad enbart för fartyg som för inhemsk (italiensk) flagg?

2. Utgör artikel 30 i fördraget hinder för nationella regler eller praxis som kräver att lotsverksamheten utnyttjas även om samma verksamhet, utan fara för sjösäkerheten, helt eller delvis skulle kunna utföras till lägre kostnad med manskap, utrustning och teknik ombord på fartyget?

3. När det gäller fartyg som ombesörjer en regelbunden linjetrafik mellan två medlemsstater, utgör artikel 59 i fördraget hinder för nationella bestämmelser som gör det möjligt att enbart i förhållande till fartyg som för inhemsk flagg reducera de obligatoriska avgifterna som tillämpas för lotstjänster i de inhemska hamnarna?

4. Utgör offentliga myndigheters godkännande av en obligatorisk avgift, som är resultatet av ett avtal eller ett samordnat förfarande mellan sammanslutningar av företag inom sektorn, ett "accepterande" av en konkurrensbegränsande samverkan som är förbjuden enligt artikel 85.1 i fördraget och, om så är fallet, kan detta "accepterande" vara förenligt med artikel 90.1 jämförd med artiklarna 5 och 85 i fördraget?

5. Utgör bestämmelserna i artiklarna 90.1 och 86 i fördraget hinder för nationella bestämmelser som gör det möjligt för ett företag som har en dominerande ställning och som har beviljats exklusiva rättigheter inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden:

a) att tillämpa olika villkor för likvärdiga tjänster gentemot fartyg som ombesörjer en regelbunden linjetrafik mellan två medlemsstater, om det gällande avgiftssystemet, för samma tjänster, föreskriver avgiftsreduktioner som i praktiken endast är tillämpliga på fartyg som för inhemsk flagg?

b) att, i samma situation, när det gäller fartyg som för utländsk flagg tillämpa avgifter som är "tre gånger" högre än de avgifter som föreskrivs för fartyg som för inhemsk flagg?

c) att underlåta att reducera avgifterna för en obligatorisk tjänst, som den ifrågavarande, när de berörda fartygen, åtminstone delvis kan navigera på egen hand samtidigt som de i alla avseenden lever upp till sjösäkerhetens krav?"

Domstolens behörighet att besvara frågorna

11 Svaranden vid den nationella domstolen, den franska och den italienska regeringen, samt kommissionen bestrider av olika skäl domstolens behörighet att besvara alla de frågor som ställts av den nationella domstolen. I det hänseendet framhåller de först och främst att den nationella domstolen inte har tagit hänsyn till den omständigheten att fartygen är registrerade i Panama, vilket anses bero på avsaknaden av kontradiktorisk förhandling under förfarandet om betalningsföreläggande, och dessutom framhåller de att de ställda frågorna eller vissa av dem saknar relevans för den talan som anhängiggjorts vid den nationella domstolen.

12 Vad gäller förfarandet vid den nationella domstolen så har domstolen redan fastslagit att ordföranden i en italiensk domstol, som dömer inom ramen för ett förfarande om betalningsföreläggande enligt den italienska civilprocesslagen, utövar en dömande funktion i den mening som avses i artikel 177 i fördraget och att enligt den artikeln krävs det inte för anhängiggörandet vid domstolen att det förfarande under vilket den nationella domstolen formulerar begäran om förhandsavgörande är kontradiktoriskt, även om ett sådant förfarande kan visa sig vara till gagn för rättvisan (se dom av den 14 december 1971 i mål 43/71 Politi, Rec. 1971, s. 1039, dom av den 21 februari 1974 i mål 162/73 Birra Dreher, Rec. 1974, s. 201, dom av den 28 juni 1978 i mål 70/77 Simmenthal, Rec. 1978, s. 1453, dom av den 9 november 1983 i mål 199/82 San Giorgio, Rec. 1983, s. 3595, dom av den 15 decem-

ber 1993 i förenade målen C-277/91, C-318/91 och C-319/91 Ligur Carni, Rec. 1993, s. I-6621, samt dom av den 3 mars 1994 i förenade målen C-332/92, C-333/92 och C-335/92 Eurico Italia m.fl., Rec. 1994, s. I-711).

13 Vad gäller den ofullständiga redogörelsen för omständigheterna är det tillräckligt att fastslå att de skriftliga och muntliga yttranden som presenterats för domstolen innehåller tillräckliga upplysningar om fartygens registrering för att domstolen skall kunna ge ett ändamålsenligt svar till den nationella domstolen sedan denna information beaktats.

14 Slutligen, vad gäller frågornas relevans, har domstolen fastslagit att den inte är behörig att ge ett svar till den nationella domstolen när de frågor som ställts saknar samband med omständigheterna eller föremålet för tvisten vid den nationella domstolen och således inte svarar mot ett objektivt behov för att lösa tvisten i målet vid den nationella domstolen (se dom av den 16 juni 1981 i mål 126/80 Salonia, Rec. 1981, s. 1563, dom av den 11 juli 1991 i mål C-368/89 Crispoltoni, Rec. 1991, s. I-3695, dom av den 28 november 1991 i mål C-186/90 Durighello, Rec. 1991, s. I-5773, dom av den 16 juli 1992 i mål C-343/90 Lourenço Dias, Rec. 1992, s. I-4673, dom av den 16 juli 1992 i mål C-67/91 Asociación Española de Banca privada m.fl., Rec. 1992, s. I-4785, dom i ovan nämnda mål Eurico Italia m.fl., samt beslut av den 26 januari 1990 i mål C-286/88 Falciola, Rec. 1990, s. I-191).

15 I detta hänseende finns det anledning att konstatera, som kommissionen har anfört, att den talan som anhängiggjorts vid den nationella domstolen endast rör den påstått diskriminerande avgift som betalats av sökanden i målet vid den nationella domstolen och således inte lotstjänstens obligatoriska karaktär, det faktum att avgiften inte varierar beroende på fartygets tekniska utrustning, eller de närmare bestämmelserna för att fastställa denna avgift.

16 Under dessa omständigheter behöver domstolen endast besvara den första och den tredje frågan om iakttagandet av icke-diskrimineringsprincipen vid avgiftstillämpningen samt frågorna 5 a och 5 b om förbudet mot missbruk från offentliga företags sida.

Friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

17 Genom den första och den tredje frågan vill den nationella domstolen i huvudsak utröna om gemenskapsrätten hindrar att det i en medlemsstat tillämpas olika avgifter för identiska lotstjänster beroende på om det företag

som utför sjötransporter mellan två medlemsstater använder sig av ett fartyg som har cabotagetillstånd för sjötransporter, vilket endast ges till fartyg som för den ifrågavarande statens flagg.

18 I det hänseendet skall det först erinras om att artikel 5 i fördraget, som den första frågan hänvisar till, som ålägger medlemsstaterna att säkerställa genomförandet av deras skyldigheter enligt fördraget, är så allmänt formulerad att det inte kan bli tal om att tillämpa den självständigt, när den situation som är i fråga, som i förevarande fall, behandlas i en särskild bestämmelse i fördraget (se dom av den 11 mars 1992 i de förenade målen C-78/90–C-83/90 Compagnie commerciale de l'Ouest m.fl., Rec. 1990, s. I-1847, punkt 19).

19 Det finns därefter anledning att påpeka att enligt domstolens fasta rättspraxis, kan artikel 7 i EEG-fördraget (artikel 6 i EG-fördraget), som fastställer den allmänna principen om förbud mot diskriminering på grund av nationalitet, endast tillämpas självständigt på situationer som omfattas av gemenskapsrätten men för vilka fördraget inte innehåller någon särskild regel om förbud mot diskriminering (se dom av den 10 december 1991 i mål C-179/90 Merci convenzionali porto di Genova, Rec. 1991, s. I-5889, punkt 11).

20 Principen om icke-diskriminering har emellertid, vad gäller friheten att tillhandahålla tjänster, genomförts och konkretiserats i artikel 59 i fördraget.

21 När det gäller att avgöra på vilka tjänster artikel 59 i fördraget skall tillämpas finns det anledning att konstatera att ett system med differentierade avgifter för lotstjänster påverkar ett transportföretag som Corsica Ferries på två sätt. Lotsverksamheten utgörs av tjänster som föreningen utför mot vederlag åt sjötransportörer och avgiftsskillnaderna berör dem i egenskap av mottagare av tjänsterna. Dessa skillnader i avgifter berör emellertid transportörerna framför allt i egenskap av tillhandahållare av tjänster på sjötransportområdet, i den mån avgifterna påverkar kostnaderna för dessa tjänster och därmed missgynnar det ifrågavarande transportföretaget i förhållande till de ekonomiska aktörer som åtnjuter systemet med förmånligare avgifter.

22 För att bedöma det avgiftssystem som är i fråga vid den nationella domstolen i förhållande till friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet, finns det anledning att, i första hand, undersöka i vilken utsträckning principen om icke-diskriminering som fastställs i artikel 59 i fördraget skall tillämpas på sjötransportsektorn, och, i andra hand, om ett sådant system innebär diskriminering på grund av nationalitet.

23 I det hänseendet skall det inledningsvis påpekas att i artikel 61.1 i fördraget föreskrivs att den fria rörligheten för tjänster på transportområdet regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter (se särskilt dom av den 22 maj 1985 i mål 13/83 Europaparlamentet/rådet, Rec. 1985, s. 1513, punkt 62, och dom av den 13 december 1989 i mål C-49/89 Corsica Ferries France, Rec. 1989, s. 4441, punkt 10).

24 Härav följer, vilket domstolen har fastslagit i domen i ovan nämnda mål Corsica Ferries France, punkt 11 och i dom av den 30 april 1986 i förenade målen 209/84–213/84 (Rec. 1986, s. 1425, punkt 37), att på transportområdet skulle målet som fastställts i artikel 59 i fördraget, nämligen att under övergångstiden avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster, ha uppnåtts inom ramen för den gemenskapspolitik som definieras i artiklarna 74 och 75 i fördraget.

25 Beträffande sjötransporter föreskrivs särskilt i artikel 84.2 i fördraget att rådet får besluta huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas för denna typ av transporter.

26 På grundval av dessa bestämmelser har rådet antagit förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT nr L 378, 31.12.1986, s. 1, fransk version; svensk specialutgåva, del 07, volym 03), som trädde i kraft den 1 januari 1987.

27 Artikel 1.1 av förordningen innehåller följande bestämmelse:

"Frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land skall gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs."

28 Beträffande det materiella tillämpningsområdet för förordning nr 4055/86 så framgår det av ordalydelsen i artikel 1 att den skall tillämpas på sådana sjötransporter mellan medlemsstater som är i fråga i målet vid den nationella domstolen.

29 Vad gäller den personkrets som omfattas av förordning nr 4055/86 skall det påpekas att artikel 1 gäller för medlemsstaters medborgare med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs och den hänvisar inte till registreringen eller under vilken flagg fartyget som transportföretaget använder framförs.

30 Det skall dessutom framhållas att friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater, särskilt förbudet mot diskriminering på grund av nationalitet, kan åberopas av ett företag gentemot den stat där det är etablerat, när tjänsterna utförs för mottagare som är etablerade i en annan medlemsstat. I ett fall som det som är i fråga i målet vid den nationella domstolen erbjuder ett företag som är etablerat i en medlemsstat och som ombesörjer reguljär linjetrafik till en annan stat, som omfattas av förordning 4055/86, dessa tjänster, på grund av deras beskaffenhet, bland annat till personer som är etablerade i den sistnämnda staten.

31 Följaktligen är inte situationen som är i fråga i målet vid den nationella domstolen en rent intern angelägenhet och det argument som framförts av den italienska regeringen i detta avseende kan inte godtas.

32 Vid den därefter följande undersökningen av om avgiftssystemet som är i fråga vid den nationella domstolen överensstämmer med förordning nr 4055/86, skall det erinras om att det följer av punkterna 6 och 7 i denna dom att systemet innebär en förmånligare behandling av fartyg som har cabotagetillstånd för sjötransporter dvs. de fartyg som för inhemsk flagg.

33 Ett sådant system innebär en indirekt diskriminering av ekonomiska aktörer på grund av deras nationalitet, eftersom fartyg som för inhemsk flagg i regel drivs av inhemska ekonomiska aktörer medan transportföretag hemmahörande i andra medlemsstater normalt inte använder fartyg som registrerats i den förstnämnda staten.

34 Detta konstaterande påverkas inte av den omständigheten att det inom kategorin missgynnade ekonomiska aktörer också kan finnas inhemska transportföretag som använder fartyg som inte är registrerade i deras stat, eller av den omständigheten att gruppen gynnade ekonomiska aktörer kan innehålla transportföretag hemmahörande i andra medlemsstater som använder fartyg som är registrerade i den förstnämnda medlemsstaten, eftersom den gynnade gruppen huvudsakligen består av medborgare i den staten.

35 Härav följer att artikel 1.1 i förordning nr 4055/86 förbjuder en medlemsstat att för identiska lotstjänster tillämpa olika avgifter beroende på om ett företag, även om det är hemmahörande i den staten, som tillhandahåller tjänster på sjötransportområdet mellan denna medlemsstat och en annan medlemsstat, använder ett fartyg som har cabotagetillstånd för sjötransporter, vilket endast ges till fartyg som för den statens flagg.

36 Det är fel av föreningen och av den italienska regeringen att försöka rättfärdiga systemet med olika avgifter med hänvisning till sjösäkerheten, den nationella transportpolitiken eller skyddet av miljön. Även om det antas att dessa hänsyn skulle kunna berättiga ett ingripande från offentliga myndigheters sida på transportområdet, så förefaller ett diskriminerande avgiftssystem, som det som är i fråga i målet vid den nationella domstolen, inte vara nödvändigt för att uppnå de mål som avses.

37 Svaret på den första och den tredje frågan blir därför att artikel 1.1 i förordning 4055/86, som genomför principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater och särskilt principen om förbud mot diskriminering, utgör hinder för att det i en medlemsstat tillämpas olika avgifter för identiska lotstjänster beroende på om företaget som utför sjötransporter mellan två medlemsstater använder ett fartyg som har cabotagetillstånd för sjötransporter, vilket endast ges till fartyg som för den ifrågavarande statens flagg.

Konkurrensreglerna

38 Genom frågorna 5 a och 5 b vill den nationella domstolen i huvudsak utröna om artiklarna 90.1 och 86 i fördraget förbjuder att en nationell myndighet gör det möjligt för ett företag som har exklusiv rättighet att erbjuda obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, att tillämpa olika avgifter för sjötransportföretag beroende på om de utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar belägna på medlemsstatens territorium.

39 I det hänseendet skall det erinras om att föreningen, svaranden i målet vid den nationella domstolen, av det offentliga har tilldelats den exklusiva rättigheten att utföra obligatoriska lotstjänster i Genuas hamn.

40 Ett företag som har ett lagligt monopol inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden kan anses inneha en dominerande ställning i den mening som avses i artikel 86 i fördraget (se dom av den 23 april 1991 i mål C-41/90 Höfner och Elser, Rec. 1991, s. I-1979, punkt 28, dom av den 18 juni 1991 i mål C-260/89 ERT, Rec. 1991, s. I-2925, punkt 31, och ovan nämnda dom i målet Merci convenzionali porto di Genova, punkt 14).

41 Den marknad som är i fråga är den för lotstjänster i Genuas hamn. Mot bakgrund av bland annat trafikvolymen i hamnen och den betydelse hamnen har för den ifrågavarande medlemsstatens totala import och export sjövägen, kan denna marknad anses utgöra en väsentlig del av den gemensamma marknaden (se ovan nämnda dom i målet Merci convenzionali porto di Genova, punkt 15).

42 Det skall dessutom påpekas att enbart den omständigheten att det skapas en dominerande ställning genom beviljandet av exklusiva rättigheter, i den mening som avses i artikel 90.1 i fördraget, är inte i sig oförenligt med artikel 86 i fördraget.

43 En medlemsstat överträder emellertid förbuden i dessa två bestämmelser när den, genom att godkänna de avgifter som företaget fastställt, gör det möjligt för företaget att missbruka sin dominerande ställning bl.a. genom att gentemot sina handelspartners tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner i den mening som avses i artikel 86 andra stycket c i fördraget.

44 Den diskriminerande praxis som avses i beslutet om hänskjutande kan, i den mån den berör företag som utför transporter mellan två medlemsstater, påverka handeln mellan medlemsstater.

45 Svaret på frågorna 5 a och 5 b blir därför att artiklarna 90.1 och 86 i fördraget förbjuder att en nationell myndighet, genom att godkänna de avgifter som fastställts av ett företag som har erhållit exklusiv rättighet att erbjuda obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, gör det möjligt för företaget att tillämpa olika avgifter gentemot sjötransportföretag beroende på om de utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar belägna inom den ifrågavarande statens territorium, i den mån handeln mellan medlemsstater påverkas.

Rättegångskostnader

46 De kostnader som har förorsakats de franska och italienska regeringarna och Europeiska gemenskapernas kommission, som har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

– angående de frågor som genom beslut av den 14 december 1992 förts vidare av Tribunale di Genova – följande dom:

1) **Artikel 1.1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land, utgör hinder för att det i en medlemsstat tillämpas olika avgifter för identiska lotstjänster beroende på om företaget som utför sjötransporter mellan två medlemsstater använder ett fartyg som har tillstånd för sjötransporter inom medlemsstaten (cabotage), vilket endast ges till fartyg som för den ifrågavarande statens flagg.**

2) **Artiklarna 90.1 och 86 i EEG-fördraget förbjuder att en nationell myndighet, genom att godkänna de avgifter som fastställts av ett företag som har erhållit exklusiv rättighet att erbjuda obligatoriska lotstjänster inom en väsentlig del av den gemensamma marknaden, gör det möjligt för företaget att tillämpa olika avgifter gentemot sjötransportföretag beroende på om de utför transporter mellan medlemsstater eller mellan hamnar belägna inom den ifrågavarande statens territorium, i den mån handeln mellan medlemsstater påverkas.**

Due Mancini Moitinho de Almeida

Diez de Velasco Edward Kakouris

Joliet Schockweiler Rodríguez Iglesias

Grévisse Zuleeg Kapteyn Murray

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 17 maj 1994

R. Grass
Justitiesekreterare

O. Due
Ordförande