ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
NIAL FENNELLY
της 22ας Ιανουαρίου 1998 *

I — Εισαγωγή

1. Στην παρούσα υπόθεση, ζητείται εκ νέου από το Δικαστήριο να κρίνει αν η ιταλική λιμενική νομοθεσία συμβιβάζεται με τους κανόνες της Συνθήκης ΕΚ περί της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και υπηρεσιών και περί ανταγωνισμού. Η αίτηση αφορά επιχειρήσεις που έχουν αποκλειστικά δικαιώματα σε δύο από τους σημαντικότερους μεσογειακούς λιμένες της Ιταλίας, στις υπηρεσίες προσορμίσεως των οποίων πρέπει υποχρεωτικά να προσφεύγουν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκεκριμένα, προβάλλεται ότι τα επιβαλλόμενα τέλη δεν συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο.

II — Νομικό και πραγματικό πλαίσιο

Α — *Ιστορικό και διαδικασία ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου*

2. Η Corsica Ferries France SA (στο εξής: Corsica Ferries ή αιτούσα) είναι ναυτιλιακή εταιρία γαλλικού δικαίου η οποία, από την 1η Ιανουαρίου 1994, εκτελεί δρομολόγια τακτικής γραμμής για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ διαφόρων λιμένων της Κορσικής και, μεταξύ άλλων, των ιταλικών λιμένων της La Spezia και της Γένουας. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιεί τέσσερα πλοία πορθμεία [1], μισθωμένα με χρονοναύλωση (time-charter) από εταιρία η οποία εδρεύει στο Jersey, και φέροντα τη σημαία του Παναμά [2].

3. Κατά το διάστημα από 1ης Ιανουαρίου 1994 έως 29 Φεβρουαρίου 1996 (στο εξής: κρίσιμος χρόνος), η Corsica Ferries υποχρεώθηκε από ναυτιλιακούς κανονισμούς να καταβάλει στο Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl και στο Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl [3] τα ποσά των 669 838 425 ιταλικών λιρών (LIT) και 188 472 802 LIT αντιστοίχως για τις υπηρεσίες προσορμίσεως που της παρείχαν οι όμιλοι αυτοί κατά τις προσορμίσεις των οχηματαγωγών πλοίων της στους λιμένες της Γένουας και της La Spezia. Επειδή η αιτούσα θεώρησε ότι ο υποχρεωτικός χαρακτήρας των υπηρεσιών

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

1 — Πρόκειται δηλαδή για σύγχρονα οχηματαγωγά πλοία επί των οποίων μπορούν να επιβιβάζονται απευθείας τα οχήματα κατά την έναρξη του ταξιδίου και να αποβιβάζονται κατά το τέλος του ταξιδίου.

2 — Και ο εκναυλωτής, η Tourship Ltd, και η Corsica Ferries ελέγχονται από την Tourship SA, εταιρία εγκατεστημένη στο Λουξεμβούργο.

3 — Χάριν ευκολίας, στο εξής θα αναφέρονται συλλογικά ως «επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως». Όπου χρειάζεται ξεχωριστή μνεία, θα αναφέρονται, αντιστοίχως, ως «επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της Γένουας» και «επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της La Spezia».

προσορμίσεως αντέβαινε προς το κοινοτικό δίκαιο, κατέβαλε τα ποσά με την επιφύλαξη ότι αμφισβητούσε τη νομιμότητα επιβολής των τελών αυτών και ότι μπορούσε αργότερα να τα αναζητήσει.

4. Στις 2 Ιουλίου 1996, η Corsica Ferries υπέβαλε στο Tribunale di Genova (στο εξής: εθνικό δικαστήριο), σύμφωνα με τα άρθρα 633 επ. του Codice di procedura civile (κώδικας πολιτικής δικονομίας, στο εξής: ΚΠολΔ) αίτηση εκδόσεως διαταγής πληρωμής κατά των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως ζητώντας την απόδοση των προαναφερθέντων ποσών και, ως εις ολόκληρον ευθυνομένου, κατά του Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Υπουργείου Μεταφορών και Ναυτιλίας) για το σύνολο των καταβληθέντων ποσών, νομιμοτόκως. Η αιτούσα ισχυρίζεται ότι οι πληρωμές αυτές έγιναν αχρεωστήτως, διότι δεν είχε ζητήσει τις παρασχεθείσες υπηρεσίες και τα επιβληθέντα τέλη παραβιάζουν το κοινοτικό δίκαιο σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών και εμπορευμάτων. Η αιτούσα ισχυρίζεται ότι, μολονότι δεν υφίσταται δεσμευτική εθνική νομοθεσία, οι τιμές είναι, στην πράξη, υποχρεωτικές. Περαιτέρω, η αιτούσα ισχυρίζεται ότι οι λιμενικές αρχές, εγκρίνοντας τις συμφωνηθείσες από τις ίδιες τις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως τιμές, διευκόλυναν τους ομίλους αυτούς να εκμεταλλεύονται καταχρηστικά τα αποκλειστικά τους δικαιώματα στους εν λόγω λιμένες και, συνεπώς, ήσαν υπεύθυνες για τις παραβάσεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης.

5. Το εθνικό δικαστήριο θεώρησε ως λελυμένα τα εξής:

α) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών [4], όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο στην υπόθεση Corsica Ferries [5], η νηολόγηση ή η σημαία των πλοίων που εκμεταλλεύεται η επιχείρηση μεταφορών δεν ασκεί επιρροή·

β) κατά το κοινοτικό δίκαιο, τα τέλη αντιποδοτικού χαρακτήρα, έστω και αν επιβάλλονται ως αντιπαροχή για υπηρεσίες που καθίστανται υποχρεωτικές δυνάμει νόμου, πρέπει να τελούν σε αναλογία προς την πράγματι παρεχόμενη υπηρεσία [6].

γ) συνιστά εμπόδιο για τις εισαγωγές το γεγονός ότι η ρύθμιση κράτους μέλους επιβάλλει στις επιχειρήσεις να καταφεύγουν στις υποχρεωτικές υπηρεσίες επιτόπιας επιχειρήσεως κατόχου αποκλειστικής παραχωρήσεως [7].

4 — ΕΕ 1986, L 378, σ. 1 (στο εξής: κανονισμός του 1986).

5 — Απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, υπόθεση C-18/93 (Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 29).

6 — Γίνεται αναφορά στην απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Απριλίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-71/91 και C-178/91, Ponente Carni κ.λπ. (Συλλογή 1993, σ. I-1915).

7 — Προς στήριξη της θέσεως αυτής αναφέρεται η απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Δεκεμβρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-277/91, C-318/91 και C-319/91, Ligur Carni κ.λπ. (Συλλογή 1993, σ. I-6621, στο εξής: απόφαση Ligur Carni).

δ) ένα κράτος μέλος παραβαίνει τις απαγορεύσεις που τίθενται με τους κανόνες του κοινοτικού ανταγωνισμού, όταν η άσκηση και μόνον των αποκλειστικών δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί σε μια επιχείρηση την άγει σε καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσεώς της ή όταν τα δικαιώματα αυτά είναι ικανά να δημιουργήσουν μια τέτοια κατάσταση, που την οδηγεί εκ των πραγμάτων σε τέτοια καταχρηστική συμπεριφορά [8].

ε) σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο τα κράτη μέλη ευθύνονται για τη ζημία που προξενείται σε ιδιώτες από παραβάσεις του κοινοτικού δικαίου καταλογιζόμενες σ' αυτά [9].

6. Το εθνικό δικαστήριο έκρινε επίσης, πρώτον, ότι ναυτιλιακή εταιρία, εγκατεστημένη σ' ένα κράτος μέλος η οποία εκτελεί δρομολόγια τακτικής γραμμής προς άλλο κράτος μέλος, παρέχει υπηρεσίες «οι οποίες έχουν καθαυτές διασυνοριακό χαρακτήρα»· δεύτερον, ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, στις οποίες χορηγήθηκε από τις δημόσιες αρχές το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηχρεωτικών υπηρεσιών προσορμίσεως στους λιμένες της Γένουας και της La Spezia, είναι επιχειρήσεις υπό την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης και, τέλος, ότι οι λιμένες αυτοί είναι «περιοχές που συνιστούν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς».

Β — *Η απόφαση του εθνικού δικαστηρίου*

i) Το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο

7. Το εθνικό δικαστήριο αναφέρει ότι οι δραστηριότητες προσορμίσεως (l'attività di ormeggio) συνίστανται στην «πρόσδεση του πλοίου που φτάνει στο λιμάνι με τη χρήση κατάλληλων κάβων και συρματοσχοίνων» [10]. Επισημαίνει ότι ο ιταλικός Codice della Navigazione (ναυτιλιακός κώδικας) [11] δεν περιλαμβάνει διατάξεις αφορώσες τη δραστηριότητα αυτή, πλην του άρθρου 116, παράγραφος 4, το οποίο αναφέρει ότι «οι ασχολούμενοι με την πρυμνοδέτηση ανήκουν στην κατηγορία του προσωπικού που παρέχει λιμενικές υπηρεσίες». Πάντως, το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι οι νομικές διατάξεις που αφορούν τις υπηρεσίες προσορμίσεως περιλαμβάνονται στα άρθρα 208 έως 214 του Regolamento di Esecuzione del Codice della Navigazione (εκτελεστικού

8 — Γίνεται αναφορά στην απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, υπόθεση C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova (Συλλογή 1991, σ. I-5889, στο εξής: απόφαση Porto di Genova).

9 — Το εθνικό δικαστήριο αναφέρεται στην απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1991, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-6/90 και C-9/90, Francovich κ.λπ. (Συλλογή 1991, σ. I-5337), και στην απόφαση της 5ης Μαρτίου 1996, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-46/93 και C-48/93, Brasserie du pêcheur και Factortame (Συλλογή 1996, σ. I-1029).

10 — Το κατά πόσον η περιγραφή αυτή είναι επαρκής αμφισβητείται εντόνως στις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, ιδιαίτερα στις παρατηρήσεις των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως (βλ., συγκεκριμένα, παράγραφο 38 κατωτέρω).

11 — Βασιλικό διάταγμα 337 της 30ής Μαρτίου 1942.

κανονισμού του ναυτιλιακού κώδικα, στο εξής: εθνικός κανονισμός). Σύμφωνα με το εθνικό δικαστήριο:

«Ο κανονισμός αυτός, που έχει χαρακτήρα διοικητικής πράξεως, ορίζει τα τεχνικοεπαγγελματικά προσόντα των ασχολουμένων με υπηρεσίες προσορμίσεως που εγγράφονται σε ειδικά μητρώα, τις εξουσίες του λιμενάρχη όσον αφορά τη ρύθμιση αυτής της υπηρεσίας και τον τρόπο λειτουργίας της».

Θεωρώντας ότι ουδεμία διάταξη νόμου ή κανονισμού προβλέπει τον υποχρεωτικό χαρακτήρα της υπηρεσίας προσορμίσεως, το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι «τις τιμές ορίζει, σύμφωνα με το άρθρο 212 του κανονισμού, ο αρμόδιος τμηματάρχης», «δηλαδή η διοικητική αρχή» [12].

8. Οι υπηρεσίες προσορμίσεως παρέχονται από μία μόνο επιχείρηση στους λιμένες της Γένουας και της La Spezia. Το εθνικό δικαστήριο διαπιστώνει ότι η επιχείρηση πρυμνοδετήσεως της Γένουας συνεστήθη με την υπ' αριθ. 759 απόφαση της 1ης Ιουνίου 1953 του προέδρου του Consorzio autonomo del porto di Genova (ανεξάρτητης κοινοπραξίας του λιμένος της Γένουας, στο εξής: CAP), με την οποία εγκρίθηκαν οι κανονισμοί για τις υπηρεσίες προσορμίσεως και εξορμίσεως των πλοίων. Μολονότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, της υπ' αριθ. 2 διαταγής της 1ης Μαρτίου 1972 του προέδρου του CAP ορίζει ότι «η προσφυγή στις υπηρεσίες προσορμίσεως κατά τους χειρισμούς προσορμίσεως και εξορμίσεως των πλοίων *είναι προαιρετική*», το άρθρο 13, παράγραφος 2, παρ' όλ' αυτά ορίζει ότι, «όταν ένα πλοίο δεν προσφεύγει στην υπηρεσία προσορμίσεως, οι εργασίες προσορμίσεως πρέπει να εκτελούνται *αποκλειστικά από το πλήρωμα του πλοίου*» [13]. Συνεπώς, σύμφωνα με το εθνικό δικαστήριο, η χρήση των υπηρεσιών του ομίλου προσορμίσεως της Γένουας καθίσταται *εν τοις πράγμασι* υποχρεωτική. Αντιθέτως, όσον αφορά τον λιμένα της La Spezia, το εθνικό δικαστήριο τονίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπ' αριθ. 20 αποφάσεως της 16ης Ιουλίου 1968 του Capo del Compartimento Marittimo di La Spezia (προϊσταμένου του ναυτιλιακού τμήματος της La Spezia), η προσφυγή στις υπηρεσίες της επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως της La Spezia είναι υποχρεωτική για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 τόνων [14].

9. Όσον αφορά τον ρόλο του «προϊσταμένου του τμήματος» και «της διοικητικής αρχής» κατά τον καθορισμό των τιμών, σύμφωνα με το άρθρο 212 του εθνικού κανονισμού (βλ. παράγραφο 7 ανωτέρω), το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι, παρ' όλον ότι «ο νόμος δεν ορίζει τί κριτήρια πρέπει να ακολουθήσει η διοικητική αρχή κατά τον καθορισμό του τιμοκαταλόγου υπηρεσιών», ο τιμοκατάλογος, ενίοτε, «καταρτίζεται βάσει συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου και

12 — Όπως θα δούμε, στις υποβληθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις περιλαμβάνονται αντικρουόμενες απόψεις για το ποιος είναι πραγματικά υπεύθυνος για τον καθορισμό των τιμών· βλ. παραγράφους 49 έως 50 κατωτέρω.

13 — Απόσπασμα, ήδη υπογραμμισμένο, στη διάταξη περί παραπομπής.

14 — Η αποκλειστική θέση του ομίλου της La Spezia πράγματι εξασφαλίζεται από το άρθρο 25 της υπ' αριθ. 20 αποφάσεως, το οποίο, διά παραπομπής στο άρθρο 1174 του ναυτιλιακού κώδικα, τιμωρεί όποιον για τις εργασίες προσορμίσεως εν γένει «χρησιμοποιεί προσωπικό μη ανήκον στον [όμιλο]».

καθίστανται στη συνέχεια εκτελεστές με πράξη της δημοσίας διοικήσεως (...)» [15].

ii) Τα υποβληθέντα ερωτήματα

10. Δεδομένης της φύσεως των αποκλειστικών δικαιωμάτων που απολαύουν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, του υποχρεωτικού χαρακτήρα των υπηρεσιών που παρέχουν, του τρόπου καθορισμού των τιμών και του ύψους τους, το εθνικό δικαστήριο έκρινε προσωρινώς ότι οι εν λόγω διατάξεις και πρακτικές «μπορεί να συνιστούν εμπόδιο στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών και να ωθούν τους κατόχους των δικαιωμάτων αυτών σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς τους, προς βλάβη του μεταξύ κρατών μελών εμπορίου, εφόσον το κόστος τους δύναται να έχει αντίκτυπο σε επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές μεταξύ κρατών μελών». Συνεπώς, το εθνικό δικαστήριο αποφάσισε να υποβάλει τα ακόλουθα ερωτήματα στο Δικαστήριο σύμφωνα με το άρθρο 177 της Συνθήκης.

«1) Πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 30 της Συνθήκης υπό την έννοια ότι εμποδίζει το να απαγορεύεται, με την κανονιστική ρύθμιση ή τη διοικητική πρακτική ενός κράτους μέλους, στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών να προσορμίζουν και εξορμίζουν τα πλοία τους που καταπλέουν και/ή αποπλέουν από λιμάνια του πρώτου κράτους μέλους, εκτός εάν αυτά κάνουν χρήση των υπηρεσιών που παρέχει επιτόπια επιχείρηση στο πλαίσιο αποκλειστικής παραχωρήσεως των εργασιών προσορμίσεως και εξορμίσεως, έναντι καταβολής στην εν λόγω επιχείρηση αμοιβής, και μάλιστα υπέρογκης σε σχέση προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών;

2) Εμποδίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, — σε συνδυασμό προς το άρθρο 59 της Συνθήκης — να καθίσταται υποχρεωτική σε ένα κράτος μέλος η παροχή της υπηρεσίας προσορμίσεως, με ταυτόχρονη εφαρμογή στις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών, κατά τον κατάπλου και τον απόπλου των πλοίων τους από λιμάνια του πρώτου κράτους μέλους, τιμών καθοριζομένων όχι με νόμο, αλλ' απλώς κατά τη διακριτική ευχέρεια της διοικήσεως;

3) Αντιβαίνει προς τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3, 5, 90, παράγραφος 1, 85 και 86 της Συνθήκης η κανονιστική ρύθμιση ή η διοικητική πρακτική ενός κράτους μέλους που αναθέτει σε μια εγκατεστημένη σ' αυτό επιχείρηση αποκλειστικό δικαίωμα ασκήσεως της υπηρεσίας προσορμίσεως, που της επιτρέπει: να παρέχει την εν λόγω υπηρεσία υποχρεωτικώς, να απαιτεί την καταβολή αμοιβής και μάλιστα υπέρογκης σε σχέση προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών, να εφαρμόζει τιμές που έχουν καθοριστεί μέσω συνεννοήσεων και/ή κατά τη διακριτική ευχέρεια της διοικήσεως και όρους τιμολογήσεως διαφέροντες από το ένα λιμάνι στο άλλο, ακόμη και για ισοδύναμες παροχές;»

15 — Το εθνικό δικαστήριο αναφέρει, ως παράδειγμα, την υπ' αριθ. 1074 απόφαση του προέδρου του CAP της 12ης Αυγούστου 1991.

III — Παρατηρήσεις

11. Η Corsica Ferries, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, η Ιταλική Δημοκρατία και η Επιτροπή υπέβαλαν γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις.

IV — Επί του παραδεκτού της προδικαστικής παραπομπής

12. Με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως και η Ιταλία, εξέφρασαν επιφυλάξεις ως προς το παραδεκτό της αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στην παρούσα υπόθεση. Κατ' ουσίαν, ισχυρίζονται ότι οι παρασχεθείσες λεπτομέρειες ως προς τα πραγματικά περιστατικά, συγκεκριμένα όσον αφορά τις παρεχόμενες από τις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως υπηρεσίες και τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, δεν επαρκούν για να μπορέσει το Δικαστήριο να δώσει χρήσιμη απάντηση. Η Ιταλία, αναφερόμενη στη διάταξη του Δικαστηρίου στην υπόθεση Banchero [16], τονίζει την ιδιαίτερη σημασία της λεπτομερούς εκθέσεως του νομικού και πραγματικού πλαισίου όταν τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν πολύπλοκα ζητήματα, όπως, στην παρούσα υπόθεση, η εφαρμογή των περί ανταγωνισμού κανόνων της Κοινότητας. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως ισχυρίζονται επίσης ότι η υπό της Corsica Ferries χρήση της άνευ εκατέρωθεν ακροάσεως διαδικασίας, ή συνοπτικής διαδικασίας του άρθρου 633 του ΚΠολΔ στην κύρια δίκη, οδήγησε το εθνικό δικαστήριο να παρουσιάσει μονόπλευρη και πλαστή εικόνα της νομικής και πραγματικής καταστάσεως στο Δικαστήριο. Ισχυρίζονται ότι στην παρούσα υπόθεση δεν πληρούνται ούτε οι επιταγές της εθνικής νομοθεσίας, συγκεκριμένα ότι η απαίτηση πρέπει να είναι βεβαία, καθόσον, οποιαδήποτε θέση και αν ληφθεί περί των επιβληθέντων τελών, ορισμένες υπηρεσίες παρασχέθηκαν εντούτοις στην Corsica Ferries. Επομένως, ακόμη και μια ευνοϊκή προς την Corsica Ferries απάντηση του Δικαστηρίου δεν θα διευκολύνει το εθνικό δικαστήριο να διατάξει απλώς την απόδοση των καταβληθέντων τελών. Συνεπώς, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως ισχυρίζονται ότι είναι αμφίβολη η χρησιμότητα της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως για την εκκρεμή ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου δίκη, ιδίως όσον αφορά το Ministero dei Trasporti e della Navigazione, το οποίο, ακόμη και αν γίνουν δεκτοί οι επί της ουσίας αντλούμενοι από το κοινοτικό δίκαιο ισχυρισμοί της Corsica Ferries, δεν μπορεί, κατά την άποψή τους, απλώς να υποχρεωθεί, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου περί ευθύνης των κρατών μελών, να αποδώσει *όλα* τα επιβληθέντα στην Corsica Ferries τέλη [17].

13. Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή. Κατά την άποψή της, το κατ' αρχήν παραδεκτό προδικαστικής παραπομπής στο πλαίσιο συνοπτικής διαδικασίας, όπως η του άρθρου 633 του ΚΠολΔ, έχει ήδη κριθεί από το Δικαστήριο στη σκέψη 12 της αποφάσεως Corsica Ferries. Στην επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι, εν πάση περι-

16 — Διάταξη της 19ης Μαρτίου 1993, υπόθεση C-157/92 (Συλλογή 1993, σ. I-1085).

17 — Όπ.π., υποσημείωση 9 ανωτέρω.

πτώσει, οι υποβληθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις τού παρείχαν επαρκή πληροφοριακά στοιχεία προκειμένου να δώσει χρήσιμες απαντήσεις στα υποβληθέντα ερωτήματα. Η δε Corsica Ferries εξακολούθησε να ισχυρίζεται κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι η περιεχόμενη στη διάταξη περί παραπομπής γενική περιγραφή εκθέτει επαρκώς το νομικό και πραγματικό πλαίσιο της διαφοράς.

14. Υπό τις περιστάσεις της παρούσας υποθέσεως, συμφωνώ με την άποψη της Επιτροπής ότι προκύπτει, ιδιαίτερα από την αρχή που έθεσε το Δικαστήριο στη σκέψη 12 της αποφάσεως Corsica Ferries, ότι προδικαστικό ερώτημα το οποίο υποβάλλεται στο πλαίσιο συνοπτικής διαδικασίας, όπως η του άρθρου 633 του ΚΠολΔ, είναι παραδεκτό. Συντάσσομαι με την άποψη του γενικού εισαγγελέα Van Gerven στις προτάσεις του στην υπόθεση Corsica Ferries ότι «η φιλοσοφία που αποτελεί τη βάση της προδικαστικής παραπομπής» [18], κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, είναι ότι αποτελεί «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» [19].

15. Ήδη από το 1971, το Δικαστήριο ανεγνώρισε, στην υπόθεση Politi [20], αυτό που επιβεβαίωσε τρία χρόνια αργότερα με την υπόθεση Birra Dreher [21], δηλαδή ότι αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικών αποφάσεων μπορεί να υποβάλλονται ακόμα και στο πλαίσιο διαδικασιών χωρίς αντιδικία. Οι αποφάσεις αυτές εκδόθηκαν σε εποχή που το Δικαστήριο είχε υιοθετήσει πιο ελευθέρια και ελαστική στάση ως προς τις προδικαστικές παραπομπές του άρθρου 177 της Συνθήκης. Η αρμοδιότητα υποβολής προδικαστικών ερωτημάτων στο στάδιο της χωρίς αντιδικία διαδικασίας παρ' όλα αυτά ενέχει ένα θέμα αρχής, μολονότι το Δικαστήριο ουδέποτε άφησε να εννοηθεί ότι πρέπει να μεταβάλει τη θέση του. Αρχίζοντας με την υπόθεση Simmenthal, το Δικαστήριο δέχτηκε ότι «το συμφέρον της ορθής απονομής της δικαιοσύνης» μπορεί να απαιτεί η υποβολή του προδικαστικού ερωτήματος να μη γίνεται «παρά κατόπιν συζητήσεως κατ' αντιμωλία» [22]. Πάντως, το Δικαστήριο έκρινε πάντοτε ότι «εναπόκειται στο εθνικό και μόνο δικαστήριο να εκτιμήσει αυτή την ανάγκη» [23]. Αντιθέτως, στη σκέψη 12 της αποφάσεως Corsica Ferries, η οποία αφορούσε προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Tribunale di Genova σε διαδικασία την οποία εκίνησε η Corsica Ferries σύμφωνα με το άρθρο 633 του ΚΠολΔ, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι το άρθρο 177:

«(...) δεν εξαρτά την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο από την κατ' αντιμωλία διαδικασία, κατά την οποία το εθνικό δικαστήριο υποβάλλει προδικαστικό ερώτημα, έστω και αν αποδειχθεί ότι μια τέτοια διαδικασία είναι προς το συμφέρον της ορθής απονομής της δικαιοσύνης.»

18 — Βλ. παράγραφο 9 των προτάσεων.

19 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 1990, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-297/88 και C-197/89, Dzodzi (Συλλογή 1990, σ. I-3763, σκέψη 33).

20 — Απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1971, υπόθεση 43/71 (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 1077, σκέψεις 3 και 4).

21 — Απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 1974, υπόθεση 162/73 (Συλλογή τόμος 1974, σ. 111, σκέψεις 2 και 3).

22 — Απόφαση της 28ης Ιουνίου 1978, υπόθεση 70/77 (Συλλογή τόμος 1978, σ. 455, σκέψη 10). Βλ. επίσης την υπόθεση Ligur Carni, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 7, σκέψεις 15 και 16 και παράγραφοι 12 έως 14 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Darmon.

23 — Βλ., τις αποφάσεις Simmenthal και Ligur Carni, όπ.π., σκέψεις 11 και 16, αντιστοίχως.

Η επανάληψη αυτή δεν αφήνει καμία αμφιβολία ως προς την αρχή του ότι υφίσταται αρμοδιότητα για υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων στο στάδιο της χωρίς αντιδικία διαδικασίας ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

16. Παρ' όλ' αυτά, δεν έπεται αυτομάτως ότι προδικαστικό ερώτημα το οποίο υποβάλλεται στο πλαίσιο χωρίς αντιδικία διαδικασίας είναι πάντοτε παραδεκτό. Το Δικαστήριο, αντιμετωπίζοντας συγκεκριμένα προβλήματα ανακύψαντα σε ατομικές περιπτώσεις, διαπίστωσε ορισμένες καταστάσεις στις οποίες έκρινε ότι δεν έχει αρμοδιότητα. Πλέον χρήσιμο για την παρούσα υπόθεση είναι ότι το Δικαστήριο, τα τελευταία χρόνια, για να παραθέσω τις προτάσεις γενικού εισαγγελέα Jacobs στην υπόθεση Leur-Bloem, «έχει υπογραμμίσει την ανάγκη να εκδίδεται απόφαση στο πλαίσιο της πραγματικής καταστάσεως της υποθέσεως και, όπως είναι επόμενο, έχει ζητήσει με μεγαλύτερη αυστηρότητα να διασαφηνίζεται από τα εθνικά δικαστήρια το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο ενόψει του οποίου ζητείται η έκδοση αποφάσεως» [24].

17. Κατά την άποψή μου, το εθνικό δικαστήριο, όταν εξετάζει το θέμα υποβολής προδικαστικού ερωτήματος στο πλαίσιο συνοπτικής διαδικασίας, πρέπει να έχει υπόψη του το γεγονός ότι συχνά μόνο μετά την ακρόαση του ετέρου διαδίκου μπορεί να διευκρινιστεί το ακριβές πραγματικό και νομικό πλαίσιο. Περαιτέρω, σε προδικαστικά ερωτήματα υποβαλλόμενα στο πλαίσιο διαδικασίας χωρίς αντιδικία, ο καθού έχει την πρώτη ευκαιρία να αναπτύξει την άποψή του επί της υποθέσεως ενώπιον του Δικαστηρίου, πράγμα το οποίο ενέχει τον αληθή κίνδυνο να ανακύψουν πραγματικά ζητήματα και ζητήματα εθνικού δικαίου τα οποία δεν είχαν ανακύψει ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου και συνεπώς να προκύψουν σοβαρές δυσχέρειες για το Δικαστήριο. Το 1979, στην υπόθεση Union laitière normande, το Δικαστήριο τόνισε ότι «η ανάγκη πάντως λυσιτελούς ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου απαιτεί να καθορίζεται το νομικό πλαίσιο εντός του οποίου πρέπει να τοποθετείται η αιτουμένη ερμηνεία» [25]. Το Δικαστήριο επανέλαβε τη θέση αυτή δύο χρόνια αργότερα όταν, στην υπόθεση Irish Creamery Milk Suppliers Association κ.λπ., το High Court of Ireland του υπέβαλε ρητώς το ερώτημα να αποφανθεί αν είναι ορθό να ασκείται η ευχέρεια υποβολής ερωτημάτων ερμηνείας πριν από την εξέταση των πραγματικών περιστατικών [26]. Το Δικαστήριο, υπενθυμίζοντας την κρίση του στην υπόθεση Union laitière normande, αποφάνθηκε ότι [27]:

«Από τη σκοπιά αυτή μπορεί να αποτελεί πλεονέκτημα, σε ορισμένες περιστάσεις, το να έχουν αποδειχθεί τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως και να έχουν επιλυθεί τα προβλήματα που είναι καθαρά εθνικού δικαίου κατά τον χρόνο παραπομπής στο Δικαστήριο, έτσι ώστε να επιτρέψουν στο τελευταίο να γνωρίζει όλα τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που μπορεί να είναι σημαντικά για την αιτούμενη ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου.»

24 — Βλ., τις κοινές προτάσεις της 17ης Σεπτεμβρίου 1996 στις υποθέσεις C-28/95, Leur Bloem, και C-130/95, Giloy· το Δικαστήριο εξέδωσε δύο ξεχωριστές αποφάσεις στις 17 Ιουλίου 1997 (Συλλογή 1997, σ. I-4161 και σ. I-4291).

25 — Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1979, υπόθεση 244/78 (Συλλογή τόμος 1979/11, σ. 307, σκέψη 5).

26 — Απόφαση της 10ης Μαρτίου 1981, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 36/80 και 71/80 (Συλλογή 1981, σ. 735, σκέψεις 6 και 7).

27 — Όπ.π., σκέψη 6.

18. Εντούτοις, το Δικαστήριο αμέσως τόνισε ότι:

«Οι σκέψεις αυτές δεν περιορίζουν σε τίποτα την ευχέρεια εκτιμήσεως του εθνικού δικαστή, που είναι ο μόνος που έχει άμεση γνώση των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως και των επιχειρημάτων των διαδίκων και ο οποίος πρέπει να αναλάβει την ευθύνη της δικαστικής αποφάσεως που θα εκδοθεί και είναι, συνεπώς, σε καλύτερη θέση από κάθε άλλον να κρίνει σε ποιο στάδιο της διαδικασίας έχει ανάγκη από προδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου.»

19. Γίνεται δεκτό ότι σημείο αφετηρίας της αυστηρότερης προσεγγίσεως του Δικαστηρίου, που συνίσταται στο να απαιτεί πλήρη έκθεση του νομικού και κανονιστικού πλαισίου, αποτελεί, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας Lenz στην υπόθεση Bosman [28], η απόφαση Telemarsicabruzzo κ.λπ. [29]. Στην τελευταία αυτή υπόθεση, το Δικαστήριο δέχτηκε προφανώς την πρόταση του γενικού εισαγγελέα Gulmann για μια «περισσότερο περιοριστική στάση» [30]. Συνεπώς, το Δικαστήριο δεν αρκέστηκε σε απλή επανάληψη της ανάγκης να διευκρινίζεται το «πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο»· προχώρησε περαιτέρω κρίνοντας ότι δεν υπάρχει λόγος να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα. Επί μία πενταετία περίπου από την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο, συχνά με διάταξη, έκρινε απαράδεκτες πολλές προδικαστικές παραπομπές από εθνικά δικαστήρια [31]. Με τη διάταξη στην υπόθεση Banchero, την οποία επικαλείται η Ιταλία, το Δικαστήριο επανέλαβε την πασίγνωστη πλέον κρίση ότι «η ανάγκη μιας ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου, η οποία να είναι χρήσιμη για το εθνικό δικαστήριο, επιβάλλει όπως το τελευταίο καθορίζει το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσονται τα ερωτήματα που υποβάλλει ή τουλάχιστον εξηγεί τα πραγματικά προαπαιτούμενα στα οποία βασίζονται τα ερωτήματα αυτά» [32].

20. Εν συντομία, το κατ' αρχήν παραδεκτό μιας συγκεκριμένης προδικαστικής παραπομπής δεν σημαίνει ότι το Δικαστήριο θα είναι πάντοτε σε θέση να απαντήσει στα υποβληθέντα ερωτήματα. Έχοντας υπόψη τον σκοπό του άρθρου 177, επισημαίνω εντούτοις πάντοτε ότι, για να αρνηθεί το Δικαστήριο να απαντήσει στα υποβληθέντα

28 — Απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1995, υπόθεση C-415/93 (Συλλογή 1995, σ. I-4921, παράγραφος 73 των προτάσεων).

29 — Απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-320/90, C-321/90 και C-322/90 (Συλλογή 1993, σ. I-393). Πάντως, οι Bernard και Sharpston σε ένα μείζονος σημασίας πρόσφατο άρθρο με τίτλο «The Changing Face of Article 177 References» (1997) 34, *Common Market Law Review*, σ. 1113 έως 1171, χαρακτηρίζουν τη διάταξη της 26ης Ιανουαρίου 1990, υπόθεση C-286/88, Falciola (Συλλογή 1990, σ. I-191), ως την πραγματική πηγή των προσφάτων εξελίξεων της νομολογίας του Δικαστηρίου ως προς ορισμένες πτυχές της προηγούμενης προσεγγίσεώς του όσον αφορά την αρμοδιότητά του βάσει του άρθρου 177.

30 — Όπ.π., παράγραφος 20 των προτάσεων.

31 — Βλ. επίσης, παραδείγματος χάρη, τις διατάξεις της 26ης Απριλίου 1993, υπόθεση C-386/92, Monin Automobiles (Συλλογή 1993, σ. I-2049), της 9ης Αυγούστου 1994, υπόθεση C-378/93, La Pyramide (Συλλογή 1994, σ. I-3999)· της 23ης Μαρτίου 1995, υπόθεση C-458/93, Saddik (Συλλογή 1995, σ. I-511)· της 2ας Φεβρουαρίου 1996, υπόθεση C-257/95, Bresle (Συλλογή 1996, σ. I-233)· της 21ης Δεκεμβρίου 1995, υπόθεση C-307/95, Max Mara (Συλλογή 1995, σ. I-5083)· της 13ης Μαρτίου 1996, υπόθεση C-326/95, Banco de Fomento e Exterior (Συλλογή 1996, σ. I-1385)· της 20ής Μαρτίου 1996, υπόθεση C-2/96, Sunino και Data (Συλλογή 1996, σ. I-1543)· της 25ης Ιουνίου 1996, υπόθεση C-101/96, Italia Testa (Συλλογή 1996, σ. I-3081)· της 19ης Ιουλίου 1996, υπόθεση C-191/96, Modesti (Συλλογή 1996, σ. I-3937)· της 19ης Ιουλίου 1996, υπόθεση C-196/96, Lahlou (Συλλογή 1996, σ. I-3945), και της 30ής Ιουνίου 1997, υπόθεση C-66/97, Banco de Fomento e Exterior (Συλλογή 1997, σ. I-3757).

32 — Όπ.π., σκέψη 4.

ερωτήματα, πρέπει να υφίστανται εξαιρετικές περιστάσεις [33]. Το Δικαστήριο συχνά αναδιατυπώνει τα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν, ώστε να προσανατολίσει τις απαντήσεις του προς τα πραγματικά χρήσιμα για την υπόθεση ζητήματα κοινοτικού δικαίου που ανακύπτουν, και ζητεί να συμπληρώσει τα παρασχεθέντα από το εθνικό δικαστήριο πληροφοριακά στοιχεία από τις παρατηρήσεις των διαδίκων και της Επιτροπής (και, ορισμένες φορές, άλλων θεσμικών οργάνων της Κοινότητας) ή στην παρέμβαση των κρατών μελών [34].

21. Στην απόφαση Corsica Ferries, το Δικαστήριο ήταν διατεθειμένο να δεχθεί ότι «η παράθεση των περιστατικών» η οποία περιλαμβάνεται στη διάταξη περί παραπομπής μπορεί να συμπληρωθεί με πληροφοριακά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις «γραπτές και προφορικές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου» [35]. Εντούτοις, ο γενικός εισαγγελέας Van Gerven [36] είχε υποστηρίξει ότι, ενόψει της ανεπαρκούς περιγραφής του εθνικού κανονιστικού πλαισίου και εφόσον αίτηση βάσει του άρθρου 633 του ΚΠολΔ έπρεπε να αφορά ορισμένο ποσό, ήσαν παραδεκτά μόνον τα ερωτήματα που αφορούσαν τη δυσμενή διάκριση των τιμών που εφαρμόζονταν στον λιμένα της Γένουας. Κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο ακολούθησε την πρότασή του [37]. Στην παρούσα υπόθεση, οι ογκώδεις γραπτές παρατηρήσεις, ιδιαίτερα αυτές που υποβλήθηκαν από τους καθών, έχουν παράσχει στο Δικαστήριο εκτενή πληροφοριακά στοιχεία όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών προσορμίσεως και τις σχετικές διατάξεις του ιταλικού δικαίου. Δύσκολα μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα ότι η απόφαση περί υποβολής προδικαστικού ερωτήματος στο στάδιο της χωρίς αντιδικία διαδικασίας συνέβαλε στην πραγματική και νομική αβεβαιότητα την οποία, κατά συνέπεια, αντιμετωπίζει το Δικαστήριο.

22. Συγκεκριμένα, όταν από τις υποβληθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις προκύπτει ότι είναι πιθανόν η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως να περιλαμβάνει ατελή, ή ακόμη και λανθασμένη, έκθεση των σχετικών διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας, το Δικαστήριο τίθεται σε πολύ δυσχερή θέση, εφόσον, κατ' αρχήν, δεσμεύεται από την έκθεση του εθνικού δικαστηρίου [38]. Συνεπώς, αν από την έκθεση αυτή λείπουν σημαντικές πτυχές, το Δικαστήριο μπορεί να οδηγηθεί να δώσει στα υποβληθέντα ερωτήματα απαντήσεις ουσιαστικά υποθετικού ή ακαδημαϊκού χαρακτήρα. Το Δικαστήριο όμως, ορθώς, έχει πάντα αρνηθεί να απαντήσει σε αμιγώς υποθετικά ερωτήματα [39].

23. Στην παρούσα υπόθεση, είναι σαφές ότι τα δύο πρώτα υποβληθέντα ερωτήματα θέτουν πράγματι το ζήτημα του συμβατού

33 — Βλ., προς στήριξη της θέσεως αυτής, την πρόσφατη απόφαση της 5ης Ιουνίου 1997, υπόθεση C-105/94, Celestini (Συλλογή 1997, σ. I-2971, σκέψη 22). Στις προτάσεις μου επί της υποθέσεως αυτής, εξέφρασα την άποψη (παράγραφος 29) ότι το Δικαστήριο «(...) μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε ερωτήματα που υποβάλλονται μόνο σε περιστάσεις κατά τις οποίες είναι σαφέστατο ότι δεν μπορεί λογικά να δοθεί πραγματικά χρήσιμη απάντηση».

34 — Βλ., παραδείγματος χάρη, απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, υπόθεση C-334/95, Krüger (Συλλογή 1997, σ. I-4517, σκέψη 23).

35 — Σκέψη 13.

36 — Βλ. παράγραφο 11 και το πρώτο συμπέρασμά του στην παράγραφο 36 των προτάσεών του.

37 — Επιβεβαίωσε την άποψη της Επιτροπής ως προς τον περιορισμένο χαρακτήρα της εκκρεμούς ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου προσφυγής και, κατά συνέπεια, έκρινε αναγκαίο να δοθεί απάντηση μόνο στα ερωτήματα που αφορούσαν τη φερόμενη διάκριση των τιμών.

38 — Βλ., συναφώς, την απόφαση της 20ής Μαρτίου 1997, C-352/95, Phytheron International (Συλλογή 1997, σ. I-1729, σκέψεις 11 έως 14).

39 — Βλ., παραδείγματος χάρη, τις αποφάσεις της 16ης Ιουνίου 1981, 126/80, Salonia (Συλλογή 1981, σ. 1563, σκέψη 6), και Bosman (προαναφερθείσα στην υποσημείωση 28), σκέψη 59.

των τιμών με τα άρθρα 30 και 59 της Συνθήκης. Τούτο φαίνεται ότι προκύπτει από την αξίωση της αιτούσας της κύριας δίκης να της αποδοθούν όλα τα τέλη τα οποία κατέβαλε στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως. Οι καθών ισχυρίζονται, και κατά τη γνώμη μου δεν είναι παράλογο, ότι, εφόσον παρείχαν υπηρεσίες προς την αιτούσα, δικαιούνται, εν πάση περιπτώσει, καταβολής ορισμένου ποσού και ότι, συνεπώς, η αξίωση της αιτούσας δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 633 του ΚΠολΔ. Πάντως, από τη διάταξη περί παραπομπής φαίνεται ότι το εθνικό δικαστήριο μπορεί, πράγματι, να κάνει δεκτή την αίτηση αν η βάση επιβολής των τελών κριθεί ασυμβίβαστη με το κοινοτικό δίκαιο. Οι συνέπειες μιας τέτοιας αποφάσεως, περιλαμβανομένου του ενδεχομένως ασυμβίβαστου με τις επιταγές της ιταλικής πολιτικής δικονομίας, είναι ζήτημα που εμπίπτει στο ουσιαστικό και δικονομικό δίκαιο του κράτους μέλους αυτού.

24. Συνεπώς, έχω τη γνώμη ότι όλα τα υποβληθέντα από το εθνικό δικαστήριο ερωτήματα στην παρούσα υπόθεση είναι παραδεκτά και πρέπει να δοθεί απάντηση από το Δικαστήριο, εκτός, όπως προανέφερα, από την περίπτωση που δεν θεωρώ ότι τα παρασχεθέντα με τη διάταξη περί παραπομπής πληροφοριακά στοιχεία, ενόψει των αντικρουομένων παρατηρήσεων που υπεβλήθησαν στο Δικαστήριο, δεν είναι επαρκή. Θα πρότεινα επίσης στο Δικαστήριο, με την απάντησή του στα υποβληθέντα ερωτήματα, να τονίσει με την απόφασή του τις συγκεκριμένες δυσχέρειες που παρουσιάζονται στην περίπτωση προδικαστικών παραπομπών οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε διαδικασίες inaudita altera parte (χωρίς εκατέρωθεν ακρόαση) ή σε συνοπτικές διαδικασίες, στο πλαίσιο προστασίας της χρησιμότητας της διαδικασίας του άρθρου 177 ως αποτελεσματικού μέσου συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων.

V — Ανάλυση

Α — *Το πρώτο προδικαστικό ερώτημα*

i) Εισαγωγή

25. Με το πρώτο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν να μάθει, συγκεκριμένα ενόψει της αποφάσεως στην υπόθεση Ligur Carni, αν συμβιβάζονται με το άρθρο 30 της Συνθήκης οι ιταλικοί νομοθετικοί ή άλλοι κανόνες που επιβάλλουν σε εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες επιθυμούν να πλευρίσουν τα πλοία της σε ιταλικούς λιμένες, να κάνουν χρήση των υπηρεσιών που παρέχουν επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως. Μολονότι δεν είναι ρητώς διατυπωμένη, υπάρχει μια δεύτερη πτυχή του ερωτήματος αυτού· συγκεκριμένα αν συμβιβάζεται προς το άρθρο 30 ο συνδυασμός του μονοπωλίου της επιτόπιας επιχειρήσεως με την απαίτηση «καταβολής στην επιχείρηση αυτή αμοιβής, και μάλιστα υπέρογκης σε σχέση με το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών» («versando a detta impresa corrispettivi anche sproporzionati rispetto al costo effettivo dei servizi resi»).

ii) Παρατηρήσεις

26. Η αιτούσα υποστηρίζει ότι, ως αποτέλεσμα του παραχωρηθέντος στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως μονοπωλίου, υπο-

χρεούται να καταβάλει σημαντικά ποσά για την παροχή υπηρεσιών η αξία ή χρησιμότητα των οποίων είναι γι' αυτήν ασήμαντη ή ανύπαρκτη. Επικαλείται την απόφαση Ligur Carni για να στηρίξει την άποψή της ότι, καθόσον χρησιμοποιεί τα πλοία πορθμεία της και για τη μεταφορά εμπορευμάτων από την Κορσική, στη Γαλλία, προς την Ιταλία, η αποκλειστική παραχώρηση προς τις επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως καθιστά τις εισαγωγές από άλλο κράτος μέλος «δαπανηρότερες και δυσχερέστερες»· συνεπώς, υποστηρίζει, οι επίδικοι εθνικοί κανόνες συνιστούν μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό στις εισαγωγές αντίθετο προς το άρθρο 30 της Συνθήκης [40].

27. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως υποστηρίζουν ότι θίγεται η διάκριση που πρέπει να ισχύει μεταξύ του πεδίου εφαρμογής, αφενός, του άρθρου 30 και, αφετέρου, του άρθρου 59, αν το άρθρο 30 θεωρηθεί ότι μπορεί να εφαρμόζεται σε εθνικούς κανόνες που δεν σκοπούν να ρυθμίζουν το εμπόριο και δεν έχουν, εκτός από εντελώς αβέβαια, έμμεσα ή τυχαία, αποτελέσματα επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Παραπέμπουν στις αποφάσεις και προτάσεις των γενικών εισαγγελέων Lenz και Léger αντιστοίχως, στις υποθέσεις Peralta και Centro Servizi Spediporto προς στήριξη της απόψεώς τους ότι οι κανόνες περί της παροχής υπηρεσιών μεταφορών δεν μπορούν, απλώς και μόνον επειδή το αντικείμενο της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς είναι εμπορεύματα, να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 30 [41]. Συναφώς, ισχυρίζονται ότι η επίπτωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών επί του τελικού κόστους των εισαγομένων προϊόντων δεν υπερβαίνει το 0,05 %. Επικουρικώς, οι επιχειρήσεις υποστηρίζουν ότι, ακόμη και αν το άρθρο 30 μπορεί κατ' αρχήν να τύχει εφαρμογής, το Δικαστήριο πρέπει να εφαρμόσει τη νομολογία του Keck και Mithouard [42] και να αποφανθεί ότι οι επίδικοι κανόνες δεν έχουν ως αντικείμενο τη ρύθμιση του εμπορίου και δεν διακρίνουν, νομικά ή πραγματικά, μεταξύ εισαγομένων και εγχωρίων προϊόντων.

28. Και η Επιτροπή έχει την άποψη ότι το άρθρο 30 δεν εφαρμόζεται. Με τις γραπτές της παρατηρήσεις, η Επιτροπή αναφέρει, μεταξύ άλλων, τις σκέψεις 24 και 41 αντιστοίχως των αποφάσεων Peralta και Centro Servizi Spediporto και, συγκεκριμένα, την κρίση του Δικαστηρίου ότι «νομοθεσία» που «δεν κάνει καμιά διάκριση ανάλογα με την καταγωγή των μεταφερομένων εμπορευμάτων» δεν έχει ως αντικείμενο «τη ρύθμιση του εμπορίου με τα άλλα κράτη μέλη, τα δε περιοριστικά αποτελέσματα που ενδεχομένως επιφέρει στην ελεύθερη

40 — Θα μπορούσε επίσης να υποστηριχθεί ότι, μολονότι η Corsica Ferries δεν το έπραξε στην παρούσα υπόθεση, δεν συμβιβάζονται προς το άρθρο 34 της Συνθήκης ως ισοδύναμοι προς ποσοτικό περιορισμό στις εξαγωγές, εφόσον, προφανώς, μετέφερε και ιταλικές εξαγωγές κατά την κρίσιμη χρονική περίοδο.

41 — Βλ., αντιστοίχως, τις αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, Peralta (Συλλογή 1994, σ. I-3453), και της 5ης Οκτωβρίου 1995, C-96/94, Centro Servizi Spediporto (Συλλογή 1995, σ. I-2883). Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως αναφέρονται, συγκεκριμένα, στην παράγραφο 40 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Léger στην υπόθεση Centro Servizi Spediporto, όπου ανέφερε, συμφωνώντας με τη δήλωση του γενικού εισαγγελέα Lenz στην παράγραφο 51 στην υπόθεση Peralta, ότι η οριοθέτηση πρέπει να στηρίζεται στην αρχή ότι «όλες εκείνες οι περιπτώσεις στις οποίες η παρακώλυση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων αποτελεί απλή αντανάκλαση της παρακωλύσεως της (...) παροχής υπηρεσιών» πρέπει να θεωρείται ότι υπάγονται στις διατάξεις του άρθρου 59 της Συνθήκης.

42 — Απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1993, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-267/91 και C-268/91 (Συλλογή 1993, σ. I-6097).

κυκλοφορία των εμπορευμάτων έχουν τόσο τυχαίο και έμμεσο χαρακτήρα, ώστε η υποχρέωση που θεσπίζει η νομοθεσία αυτή να μη μπορεί να θεωρηθεί ικανή να παρεμποδίσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών».

iii) Ανάλυση

29. Συμφωνώ με την άποψη της Επιτροπής και των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως. Η εφαρμογή του άρθρου 30 της Συνθήκης επί εθνικού μέτρου δεν εξαρτάται, φυσικά, από το κατά πόσο επηρεάζει το εμπόριο. Είναι σαφές από τη νομολογία του Δικαστηρίου ότι ουδείς κανόνας de minimis λειτουργεί ως προς το άρθρο 30 [43]. Παρ' όλ' αυτά, το Δικαστήριο, πριν και μετά την απόφαση Keck και Mithouard, παγίως απαιτεί οι κανόνες που εφαρμόζονται αδιακρίτως σε εγχώρια και εισαγόμενα προϊόντα, αν πρόκειται να θεσπισθεί εμπόδιο στις συναλλαγές κατά την έννοια του άρθρου 30, να έχουν κάποιο προστατευτικό αποτέλεσμα. Τούτο καταδεικνύεται από τις αποφάσεις Peralta και Centro Servizi Spediporto, παραδείγματος χάρη, που αφορούσαν κανόνες επηρεάζοντες, αντιστοίχως, τις θαλάσσιες και οδικές μεταφορές, η εφαρμογή των οποίων όμως δεν συνδεόταν με την καταγωγή των μεταφερομένων προϊόντων. Το Δικαστήριο έκρινε ότι, παρά τα έμμεσα και παρεπόμενα αποτελέσματα των κανόνων αυτών στην τιμή των μεταφερομένων εισαγομένων προϊόντων, τέτοιοι κανόνες δεν έπρεπε να θεωρηθούν, κατ' αρχήν, ως εμπίπτοντες στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 30. Νομίζω ότι οι αρχές που θεσπίστηκαν με τη νομολογία αυτή μπορούν να τύχουν εφαρμογής στην παρούσα υπόθεση. Η γενική υποχρέωση να γίνεται χρήση των υπηρεσιών επιτόπιας επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως οποτεδήποτε μεταφορέας, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους εγκαταστάσεώς του, προσεγγίζει με τα πλοία του ιταλικό λιμένα δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να θεωρείται ως μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό.

30. Νομίζω ότι ο παραλληλισμός στον οποίο προβαίνει η Corsica Ferries με την υποχρέωση που εβάρυνε τους μεταφορείς νωπού κρέατος στην υπόθεση Ligur Carni είναι άστοχος. Μολονότι στην παρούσα υπόθεση, ο σκοπός των επίδικων κανόνων είναι, όπως και στην υπόθεση Ligur Carni, να ανατίθεται αποκλειστικά η παροχή υπηρεσίας σε επιχειρήσεις που ασχολούνται οι ίδιες με την παροχή υπηρεσιών, η ομοιότητα σταματά εδώ. Στην υπόθεση Ligur Carni, το πεδίο εφαρμογής του επίδικου ιταλικού περιφερειακού κανόνα ήταν συγκεκριμένο: η δημοτική μεταφορά του κρέατος από το τοπικό σφαγείο προς τον τελικό προορισμό έπρεπε είτε να ανατίθεται σε τοπική επιχείρηση μεταφοράς, είτε να εκτελείται από τον μεταφορέα που είχε μεταφέρει το κρέας στον δήμο αυτόν (από άλλα μέρη της Ιταλίας ή από άλλα κράτη μέλη) έναντι καταβολής «ορισμένου ποσού στην προς ην η ανάθεση επιχείρηση» [44]. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η ρύθμιση αυτή συνιστούσε μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, «εφόσον τούτο έχει ως αποτέλεσμα να καθίστανται δαπανηρότερες και δυσχερέστερες οι εισαγωγές εμπορευμάτων από άλλα κράτη μέλη (...)» [45]. Αντιθέτως, το πεδίο εφαρμογής των επιδίκων στην παρούσα υπόθεση ρυθμίσεων είναι γενικό και, όπως ευστόχως

43 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την απόφαση της 13ης Μαρτίου 1984, 16/83, Prantl (Συλλογή 1984, σ. 1299, σκέψη 20), στην οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, για τους σκοπούς του άρθρου 30, δεν είναι αναγκαίο το επίδικο μέτρο να επηρεάζει σημαντικά το εμπόριο.

44 — Βλ., την απόφαση Ligur Carni, όπ.π., σκέψη 36.

45 — Όπ.π., σκέψη 38.

τόνισε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ο εκπρόσωπος της Επιτροπής, η εφαρμογή τους δεν εξαρτάται από τη μεταφορά κάποιων συγκεκριμένων εμπορευμάτων. Συνεπώς, η ρύθμιση εφαρμόζεται *οποτεδήποτε* πλοίο προσεγγίζει σε ιταλικό λιμένα, ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων που *τυχόν* μεταφέρονται επί του πλοίου. Το έναυσμα για την εφαρμογή των ρυθμίσεων είναι η χρήση ιταλικών λιμένων από τους παρέχοντες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και, συνεπώς, τα αποτελέσματά τους επί του κόστους των εισαγομένων εμπορευμάτων είναι εντελώς δευτερεύοντα. Επομένως, θα απέρριπτα το επιχείρημα της Corsica Ferries ότι η υποχρεωτική χρήση των υπηρεσιών της επιτόπιας επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 30 της Συνθήκης.

στοιχεία βάσει των οποίων μπορεί να απαντήσει σ' αυτή την πτυχή του πρώτου ερωτήματος.

32. Για τους προαναφερθέντες λόγους, θεωρώ ότι εθνικές ρυθμίσεις όπως οι επίδικες στην παρούσα υπόθεση δεν είναι ασυμβίβαστες με το άρθρο 30 της Συνθήκης.

Β — *Επί του δευτέρου ερωτήματος*

31. Εξάλλου, η αιτούσα υποστηρίζει ότι, εφόσον προφανώς μεταφέρονται στην Ιταλία διά θαλάσσης περισσότερα εισαγόμενα απ' ό,τι εγχώρια εμπορεύματα, τα υπέρογκα τέλη για υπηρεσίες προσορμίσεως επηρεάζουν περισσότερο τις εισαγωγές. Μολονότι τα αποτελέσματα αυτά μπορούν, θεωρητικώς, να είναι επαρκώς δυσμενή ώστε να τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 30 [46], το εθνικό δικαστήριο δεν προέβη σε καμία εκτίμηση όσον αφορά το ύψος των επιβαλλομένων από τις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως τελών. Συνεπώς, δεν νομίζω ότι το Δικαστήριο διαθέτει πληροφοριακά

33. Με το δεύτερο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο επιθυμεί να μάθει αν η γενομένη στις επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως αποκλειστική παραχώρηση, σε συνδυασμό με την προβαλλόμενη διακριτική ευχέρεια καθορισμού των τιμών, συνιστά ανεπίτρεπτο περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών. Δεν νομίζω ότι ο τρόπος καθορισμού των τιμών, ανεξαρτήτως του αν η αποκλειστική παραχώρηση όσον αφορά τις υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως συμβιβάζεται με το άρθρο 59 της Συνθήκης, συνιστά περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, μολονότι μπορεί, φυσικά, να επιδεινώνει τα αποτελέσματα οποιουδήποτε περιορισμού διαπιστωθεί ενδεχομένως στη χορήγηση των εν λόγω παραχωρήσεων. Παρ' όλ' αυτά, η Corsica Ferries αναφέρει και ότι η επιβολή υπερβολικών τελών μπορεί να συνιστά παράβαση εκ μέρους της Ιταλίας του άρθρου 90 σε συνδυασμό με το άρθρο 59.

46 — Στην απόφαση της 4ης Απριλίου 1968, υπόθεση 31/67, Stier (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 751), παρ' όλον ότι η υπόθεση αφορούσε εσωτερική φορολογία, το Δικαστήριο έκρινε ότι η επιβολή επιβαρύνσεως «(...) τέτοιου ύψους ώστε να διακυβεύεται, όσον αφορά τα εν λόγω προϊόντα, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της κοινής αγοράς» δεν επιτρέπεται. Στην απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, υπόθεση C-47/88, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1990, σ. I-4509, σκέψη 13), το Δικαστήριο έκρινε, παραπέμποντας στην απόφαση Stier, ότι «μια τέτοια ενδεχόμενη προσβολή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μπορεί να εκτιμηθεί μόνο υπό το πρίσμα των γενικών κανόνων που περιέχονται στα άρθρα 30 επ. της Συνθήκης».

Εφόσον το εθνικό δικαστήριο δεν υπέβαλε το ζήτημα αυτό με το τρίτο ερώτημα, δεν νομίζω ότι είναι σωστό ή αναγκαίο το Δικαστήριο να εξετάσει το ζήτημα αυτό στην απάντησή του [47].

i) Η εκ πρώτης όψεως εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

34. Το Συμβούλιο, εκδίδοντας τον κανονισμό του 1986 [48], όπως επισήμανε το Δικαστήριο στην υπόθεση Corsica Ferries, εφάρμοσε την αρχή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών του άρθρου 59 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών [49]. Περαιτέρω, η αιτούσα, ως εταιρία εγκατεστημένη στη Γαλλία, ελεγχόμενη από λουξεμβουργιανή εταιρία και παρέχουσα υπηρεσίες στην Ιταλία, εμπίπτει σαφώς στο πεδίο εφαρμογής ratione personae του άρθρου 59 της Συνθήκης και του άρθρου 1 του κανονισμού του 1986 [50].

ii) Η ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως

35. Αντίθετα απ' ό,τι στην προηγούμενη υπόθεση Corsica Ferries, στην επίδικη ρύθμιση της παρούσας υποθέσεως δεν προκύπτει ότι περιλαμβάνεται καμία εμφανής ή συγκεκαλυμμένη διάκριση αντίθετη προς το άρθρο 59 της Συνθήκης και το άρθρο 9 του κανονισμού του 1986. Αφενός, στον λιμένα της Γένουας η υποχρέωση χρησιμοποιήσεως των υπηρεσιών προσορμίσεως που παρέχει η επιχείρηση πρυμνοδετήσεως του λιμένος της Γένουας εφαρμόζεται de facto σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες, αφετέρου, στον λιμένα της La Spezia, όλοι οι κάτοχοι πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 500 τόνων πρέπει υποχρεωτικά να κάνουν χρήση των υπηρεσιών της επιχειρήσεως πρυμνοδετήσεως του λιμένος της La Spezia. Παρ' όλ' αυτά, η αιτούσα αναφέρει το γεγονός ότι περισσότερες εγχώριες απ' ό,τι αλλοδαπές επιχειρήσεις μεταφορών μπορούν να χρησιμοποιούν πλοία στα οποία δεν επιβάλλεται η υποχρέωση χρησιμοποιήσεως των υπηρεσιών των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως [51]. Συνεπώς, παρόλον ότι είναι δυνατόν η εφαρμοστέα στον λιμένα της La Spezia ρύθμιση να δημιουργεί εμμέσως δυσμενή διάκριση, δεν νομίζω ότι η Corsica Ferries μπορεί να επικαλείται την ενδεχόμενη αυτή δυσμενή διάκριση. Μια επιχείρηση όπως η αιτούσα, η οποία χρησιμοποιεί μεγάλα σύγχρονα πλοία πορθμεία, δεν μπορεί να συγκρίνεται με έναν υποθετικό όμιλο ανταγωνιστριών εθνικών επιχειρήσεων μεταφορών, οι οποίες χρησιμοποιούν πλοία των οποίων η ολική χωρητικότητα δεν υπερβαίνει τους 500 τόνους. Κατά την άποψή μου, εφόσον το εθνικό δικαστήριο δεν έχει προβεί σε κρίσεις πραγματικών περιστατικών ως προς τους Ιταλούς ανταγωνιστές της αιτούσας, τέτοιου είδους σύγκριση δεν μπορεί να

47 — Στις γραπτές παρατηρήσεις της επί του δευτέρου ερωτήματος, η αιτούσα ανέφερε επίσης τη δυνατότητα η αποδιδόμενη σε ιταλικές δημόσιες αρχές επιβολή υπερόγκων τελών να συνιστά παράβαση των άρθρων 9 και 12 της Συνθήκης. Εφόσον μόνο στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να καθορίσει ποια ερωτήματα πρέπει να υποβληθούν στο Δικαστήριο, η επίκληση των άρθρων 9 και 12 της Συνθήκης εκ μέρους της αιτούσας είναι προφανώς απαράδεκτη: βλ., παραδείγματος χάρη, τις αποφάσεις της 9ης Δεκεμβρίου 1965, 44/65, Singer (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 201), και της 12ης Νοεμβρίου 1992, C-134/91 και C-135/91, Kerafina — Keramische- und Finanz-Holding και Βιοκτηματική (Συλλογή 1992, σ. I-5699, σκέψη 16), καθώς και την παράγραφο 13 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Κοσμά, της 2ας Οκτωβρίου 1997, στην εκκρεμή υπόθεση C-309/96, Annibaldi.

48 — Κανονισμός 4055/86, όπ.π., υποσημείωση 4 ανωτέρω.

49 — Βλ., συγκεκριμένα, σκέψη 26.

50 — Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 4, η έννοια των «υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών» θεωρείται ότι περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, «ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές»· δηλαδή «τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους».

51 — Στις προφορικές παρατηρήσεις της, η Corsica Ferries υποστήριξε, χωρίς να αντικρουσθεί επί του σημείου αυτού, ότι όλα τα πλοία που απολαύουν της εξαιρέσεως χρησιμοποιούνται από Ιταλούς ιδιώτες ή ιταλικές επιχειρήσεις, είτε για την παροχή υπηρεσιών τοπικών ενδομεταφορών είτε για αλιεία.

απαντά στο υποβληθέν στην παρούσα υπόθεση ερώτημα. Το όριο των 500 τόνων δεν μπορεί, άνευ ετέρου, να συγκριθεί με τα μέτρα προστασίας της αλιείας που ήσαν υπό κρίση στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, που εφαρμόζονταν «στον ιρλανδικό αλιευτικό στόλο ο οποίος σχεδόν δεν περιλαμβάνει τέτοια πλοία» [52]. Σωστό συγκριτικό στοιχείο για την Corsica Ferries πρέπει να είναι ιταλικές επιχειρήσεις μεταφορών που χρησιμοποιούν πλοία αναλόγου μεγέθους με τα πλοία πορθμεία της. Εφόσον τέτοιοι Ιταλοί επιχειρηματίες υπόκεινται στις ίδιες τιμές με την αιτούσα, δεν τίθεται ζήτημα αμέσων ή εμμέσων δυσμενών διακρίσεων.

iii) Η ύπαρξη περιορισμού στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών

36. Στη συνέχεια, είναι αναγκαίο να εξεταστεί αν, παρ' όλ' αυτά, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αποκλειστικές παραχωρήσεις συνιστούν περιορισμό μη δημιουργούντα δυσμενείς διακρίσεις στην ελευθερία των επιχειρήσεων μεταφορών, όπως η αιτούσα, να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από και προς ιταλικούς λιμένες.

α) Η φύση των υπηρεσιών προσορμίσεως

37. Δυστυχώς, ο μονομερής χαρακτήρας της αναλύσεως που υποβλήθηκε στο εθνικό δικαστήριο, που σαφώς αντανακλάται στη διάταξη περί παραπομπής, είναι πλέον έντονος όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών προσορμίσεως. Σύμφωνα με την Corsica Ferries, η δραστηριότητα της προσορμίσεως συνίσταται κατ' ουσίαν στο δέσιμο και το λύσιμο του πλοίου με τη χρήση ειδικών σχοινιών (βλ. παράγραφο 7 ανωτέρω) και δεν είναι τίποτε παραπάνω από τη στερέωση σχοινιών του πλοίου σε δέστρες που βρίσκονται στην αποβάθρα και αντιστρόφως.

38. Εντούτοις, μια εντελώς διαφορετική εικόνα προβάλλει από τις παρατηρήσεις των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως. Οι επιχειρήσεις αυτές αμφισβητούν εντόνως την κοινότοπη περιγραφή της αιτούσας. Οι επιχειρήσεις ισχυρίζονται ότι η υπηρεσία αυτή συνιστά μία από τις τρεις τεχνικές ναυτικές υπηρεσίες που παρέχονται στους λιμένες και είναι θεμελιώδεις για τη διατήρηση της ασφάλειας εντός των λιμένων· περαιτέρω δε διαθέτει όλα τα χαρακτηριστικά μιας υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος [53]. Συγκεκριμένα, αναφέρονται στις ακόλουθες πτυχές:

i) τη σωστή πρυμνοδέτηση του σκάφους στην αποβάθρα, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλίσεως του πλοίου στη δέστρα·

ii) τη διασφάλιση ότι το πρυμνοδετημένο πλοίο παραμένει σταθερά στο σημείο προσδέσεως καθ' όλη τη διάρκεια της

52 — Απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 1978, 61/77 (Συλλογή τόμος 1978, σ. 167, σκέψη 70).

53 — Οι δύο άλλες υπηρεσίες είναι, κατά την άποψή τους, η πλοήγηση και η ρυμούλκηση.

παραμονής του στον λιμένα, και ειδικότερα, κατά την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων·

iii) την επέμβαση οποτεδήποτε είναι αναγκαίο για να τροποποιείται ή ενισχύεται η πρυμνοδέτηση του πλοίου, ιδιαίτερα όταν οι μεταβαλλόμενες καιρικές συνθήκες μπορούν να καθιστούν αναγκαία τη μετακίνησή του σε άλλο σημείο προσδέσεως·

iv) πριν λυθούν οι κάβοι του πλοίου, τη διασφάλιση ότι η προτεινόμενη πορεία για την έξοδο από τον λιμένα είναι ελεύθερη και, αν υπάρχουν εμπόδια, την απομάκρυνσή τους πριν σηκωθεί η άγκυρα·

v) την πλήρη συνεργασία με το πλήρωμα του πλοίου κατά την έξοδό του από τον λιμένα και μέχρι να φθάσει στην ανοικτή θάλασσα.

Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως τονίζουν ότι οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να παρέχονται σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες τον χρόνο και υπό την εποπτεία των αρμόδιων ναυτιλιακών αρχών, και ειδικότερα του λιμενάρχη. Στο πλαίσιο αυτό, ο λιμενάρχης μπορεί να καλεί τις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως να παρέχουν τη συνδρομή τους, ιδιαίτερα όταν στον λιμένα επικρατούν επικίνδυνες καιρικές συνθήκες.

39. Ενόψει της απόψεως που θα υιοθετήσω επί του παρόντος όσον αφορά το ζήτημα του περιορισμού της παροχής υπηρεσιών, δεν είναι αναγκαίο να εκφράσω γνώμη για τις αντικρουόμενες περιγραφές. Νομίζω δε ότι δεν είναι σκόπιμο. Το ζήτημα αυτό εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο. Προφανώς, η προστασία έναντι των κινδύνων για την ανθρώπινη ζωή και υγεία, καθώς και για το περιβάλλον, οι οποίοι προκύπτουν από απρόσεκτη ή αμελή πρυμνοδέτηση κατά την προσόρμιση και εξόρμιση των πλοίων, ιδιαίτερα σε μεγάλους και πολυσύχναστους λιμένες όπως η Γένουα και η La Spezia, συνιστά θεμιτό στόχο που μπορούν να επιδιώκουν τα κράτη μέλη εφόσον δεν υπάρχουν κατάλληλα κοινοτικά μέτρα εναρμονίσεως [54]. Φυσικά, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να καθορίσει αν ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται, ή αν επιτυγχάνεται καλύτερα, με τη χορήγηση αποκλειστικής παραχωρήσεως για την παροχή των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως.

β) Παρατηρήσεις επί της υπάρξεως περιορισμού

40. Η αιτούσα, ως γαλλική εταιρία παρέχουσα υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Κορσικής και Ιταλίας, ισχυρίζεται

54 — Η Επιτροπή έκανε το πρώτο βήμα προς την ανάπτυξη μιας ευρείας κοινοτικής πολιτικής με τη δημοσίευση, στις 24 Φεβρουαρίου 1993, ανακοινώσεως με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική θαλάσσιας ασφάλειας»· βλ. COM(93) 66 τελικό.

κατ' ουσίαν ότι η υποχρέωση να κάνει χρήση των υπηρεσιών των επιτοπίων επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως συνιστά περιορισμό στην ελευθερία της να παρέχει διασυνοριακές υπηρεσίες, ενώ, στους γαλλικούς λιμένες, οι υπηρεσίες αυτές είναι προαιρετικές. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως επικαλούνται ιδιαίτερα την άποψη του γενικού εισαγγελέα Elmer στην υπόθεση Job Centre, σύμφωνα με την οποία η νομολογία που ανέπτυξε το Δικαστήριο στην κατεύθυνση των υποθέσεων Keck και Mithouard ως προς το άρθρο 30 της Συνθήκης μπορεί εξίσου να εφαρμοστεί στο άρθρο 59 της Συνθήκης [55]. Συνεπώς, εφόσον η επίδικη ρύθμιση δεν σκοπεί να ρυθμίσει το εμπόριο υπηρεσιών και εφόσον τα συναφή αποτελέσματά της εκδηλώνονται όλα στην Ιταλία και επηρεάζουν εξ ίσου όλους τους παρέχοντες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, δεν περιορίζουν την παροχή των υπηρεσιών αυτών και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 59. Η Επιτροπή έχει γενικώς την ίδια άποψη [56].

γ) Ανάλυση

41. Πρέπει να σημειωθεί κατ' αρχάς ότι ο υποτιθέμενος περιορισμός στην παρούσα υπόθεση δεν έχει σχέση με την παροχή υπηρεσιών προσορμίσεως. Η Corsica Ferries, μολονότι διεκδικεί το δικαίωμα να χρησιμοποιεί το δικό της εκπαιδευμένο πλήρωμα και τον σύγχρονο εξοπλισμό με τον οποίο είναι πλήρως εφοδιασμένα τα πλοία πορθμεία της για να τα προσορμίζει, δεν ισχυρίζεται ότι η ισχύουσα στην Ιταλία αποκλειστική παραχώρηση προς τις επιτόπιες επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως συνιστά, *καθαυτή*, περιορισμό της ελευθερίας παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών προσορμίσεως στους ιταλικούς λιμένες. Ο προβαλλόμενος από αυτήν περιορισμός έχει σχέση, μάλλον, με την παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών και περιλαμβάνει κατ' ουσίαν την de jure ή de facto απαγόρευση στους παρέχοντες θαλάσσιες μεταφορές να μεριμνούν οι ίδιοι για την προσόρμιση των πλοίων τους και, συγκεκριμένα, το πρόσθετο κόστος που μπορεί να συνεπάγεται η υποχρεωτική χρήση των επιτοπίων επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως.

42. Το Δικαστήριο έχει παγίως κρίνει ότι «το άρθρο 59 επιβάλλει όχι μόνον την εξάλειψη κάθε διακρίσεως σε βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του, αλλά και την κατάργηση κάθε περιορισμού, έστω και αν αυτός εφαρμόζεται αδιακρίτως στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες και σ' αυτούς των άλλων κρατών μελών, οσάκις αυτός μπορεί να διακόψει ή να παρεμποδίσει κατ' άλλον τρόπον τις δραστηριότητες του παρέχοντος υπηρεσίες που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες» [57]. Είναι δύσκολο να διατυπωθεί αντικειμενικός ορισμός των διαφόρων ειδών εθνικών μέτρων που μπορεί να συνιστούν τέτοιους «περιορισμούς». Στην πρόσφατη απόφαση Reisebüro Broede, το Δικαστήριο διατύπωσε τους περιορισμούς αυτούς ως περιορισμούς οι οποίοι, μολονότι εφαρμόζονται αδιακρίτως στους ημεδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες όσο και σ' αυτούς των άλλων κρατών μελών, «(...)

55 — Απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 1995, C-111/94, Job Centre (Συλλογή 1995, σ. I-3361, παράγραφος 97 των προτάσεων).

56 — Κατά την Επιτροπή, το αυξημένο κόστος που μπορεί να προκύψει από την επίδικη ρύθμιση δεν επηρεάζει περισσότερο το κόστος των υπηρεσιών που παρέχονται από τις μη ιταλικές επιχειρήσεις απ' ό,τι αυτές που παρέχουν οι εγχώριες επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών.

57 — Βλ., παραδείγματος χάρη, τις αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, C-76/90, Säger (Συλλογή 1991, σ. I-4221, σκέψη 12), και της 5ης Ιουνίου 1997, C-398/95, ΣΕΤΤΓ (Συλλογή 1997, σ. I-3091, σκέψη 16).

μπορούν να παρεμποδίσουν, να παρενοχλήσουν ή να καταστήσουν λιγότερο ελκυστικές τις δραστηριότητες του παρέχοντος υπηρεσίες όταν αυτός είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, όπου νομίμως παρέχει ανάλογες υπηρεσίες» [58].

43. Σε υποθέσεις όπως η Säger και η Reisebüro Broede, κατά την εθνική ρύθμιση, το κράτος μέλος, στο έδαφος του οποίου ο παρέχων τις υπηρεσίες επιθυμούσε να προσφέρει συγκεκριμένη υπηρεσία, του απαγόρευε την παροχή της υπηρεσίας αυτής αν δεν πληρούσε προϋποθέσεις μη απαιτούμενες από το κράτος μέλος της εγκαταστάσεως του παρέχοντος υπηρεσίες. Ευκόλως γίνεται αντιληπτό ότι τέτοιου είδους ρύθμιση, μολονότι δεν δημιουργεί δυσμενείς διακρίσεις, μπορεί να συνιστά περιορισμούς στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών. Αφενός, όπως έκρινε το Δικαστήριο στη Reisebüro Broede, μπορεί να καθιστούν αδύνατη την παροχή των υπηρεσιών αυτών στο κράτος μέλος υποδοχής, διότι οι εκεί δραστηριότητες του αλλοδαπού παρέχοντος υπηρεσίες έχουν χαρακτήρα καθαρά περιστασιακό [59]. Αφετέρου, σε υποθέσεις όπως η Säger, η υποχρέωση που επιβάλλεται στον παρέχοντα τις υπηρεσίες, ο οποίος παραμένει στο δικό του κράτος μέλος, να λάβει άδεια από το κράτος μέλος όπου λαμβάνεται η υπηρεσία, η οποία εξαρτάται από την κατοχή συγκεκριμένου (εθνικού) διπλώματος στο κράτος αυτό, είναι επίσης ικανή να περιορίσει την πρόσβαση στην οικεία αγορά. Ημεδαποί παρέχοντες υπηρεσίες βρίσκονται πιθανότατα σε καλύτερη θέση για να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στις επιταγές τέτοιου είδους μέτρου. Συνεπώς, ήσαν αναμφίβολα επιβλαβή τα αποτελέσματα ρυθμίσεως, όπως η ρύθμιση στην υπόθεση ΣΕΤΤΓ, όπου ελληνικός νόμος επέβαλλε υποχρεωτική νομική μορφή της συμβάσεως εργασίας για τους αλλοδαπούς ξεναγούς που επιθυμούσαν να παρέχουν περιοδικώς υπηρεσίες ως ελεύθεροι επαγγελματίες στην Ελλάδα [60]. Σύμφωνα με τη διατύπωση του Δικαστηρίου στην απόφαση Alpine Investments, τέτοια ρύθμιση «κωλύει απευθείας την πρόσβαση στην αγορά των υπηρεσιών στα άλλα κράτη μέλη. Επομένως, μπορεί να περιορίζει το ενδοκοινοτικό εμπόριο υπηρεσιών» [61].

44. Νομίζω ότι τα μέτρα στην παρούσα υπόθεση προσεγγίζουν περισσότερο στην υπόθεση Peralta. Τα αποτελέσματά τους στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών είναι τόσο δευτερεύοντα και έμμεσα, ώστε δεν μπορούν να θεωρηθούν ικανά να επηρεάσουν απευθείας την πρόσβαση στην αγορά της παροχής υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών. Η υποχρέωση χρήσεως των υπηρεσιών των επιτοπίων επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως δεν εξαρτά την παροχή των επίδικων υπηρεσιών, συγκεκριμένα των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, από προϋποθέσεις άλλες πλην της υποχρεωτικής χρήσεως παρεπόμενης υπηρεσίας. Εφόσον το εθνικό δικαστήριο δεν έχει προβεί σε συναφείς κρίσεις πραγματικών περιστατικών, νομίζω ότι στην παρούσα υπόθεση ουδείς «περιορισμός» υφίσταται κατά την έννοια του άρθρου 59 της Συνθήκης [62].

58 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996, C-3/95, (Συλλογή 1996, σ. I-6511, σκέψη 25).

59 — Όπ.π., σκέψη 27.

60 — Προαναφερθείσα στην υποσημείωση 57 ανωτέρω: βλ., συγκεκριμένα, σκέψεις 17 και 18 της αποφάσεως και παράγραφο 27 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Lenz.

61 — Απόφαση της 10ης Μαΐου 1995, C-384/93 (Συλλογή 1995, σ. I-1141, σκέψη 38).

62 — Πράγματι, ακόμη και αν το εθνικό δικαστήριο διαπίστωνε τελικά ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως παρέχουν εντελώς συνηθισμένη υπηρεσία, ουδείς λόγος υπάρχει για να υποτεθεί ότι τα αποτελέσματα των τιμών, που στην περίπτωση αυτή θα έπρεπε να θεωρηθούν υπέρογκες, επιβαρύνουν περισσότερο τους αλλοδαπούς απ' ό,τι τους εγχώριους παρέχοντες θαλάσσιες υπηρεσίες.

45. Ενόψει του συμπεράσματος αυτού, νομίζω ότι δεν είναι αναγκαίο να εξετάσω αν δικαιολογείται ο προβαλλόμενος περιορισμός.

Γ — *Το τρίτο ερώτημα*

i) Εισαγωγή

46. Το τρίτο υποβληθέν από το εθνικό δικαστήριο ερώτημα αφορά την πιθανή εφαρμογή, αφενός, του άρθρου 85 σε συνδυασμό με το άρθρο 5 και, αφετέρου, του άρθρου 86 σε συνδυασμό με το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Πρώτον, το εθνικό δικαστήριο επιθυμεί να μάθει αν το άρθρο 85, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, της Συνθήκης απαγορεύει εθνική νομοθεσία η οποία υποχρεώνει τους χρήστες των λιμένων να καταβάλλουν αμοιβές για τις υπηρεσίες προσορμίσεως που έχουν συμφωνηθεί από όλα τα μέλη της εθνικής ενώσεως των παρεχόντων υπηρεσίες προσορμίσεως. Δεύτερον, επιθυμεί να βεβαιωθεί αν η εθνική ρύθμιση συμβιβάζεται με τα άρθρα 86 και 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό, όταν όχι μόνο παραχωρεί, de jure ή de facto, μονοπώλιο παροχής υπηρεσιών προσορμίσεως στους λιμένες, αλλά και επιτρέπει στους καθ' έκαστον παραχωρησιούχους, σε λιμένες τέτοιου μεγέθους και σημασίας για το ενδοκοινοτικό εμπόριο όπως ο λιμένας της Γένουας και της La Spezia, να επιβάλλουν πράγματι τιμές δυσανάλογες προς το πραγματικό κόστος των εν λόγω παρεχομένων υπηρεσιών προσορμίσεως και, επιπλέον, οι οποίες ποικίλλουν από λιμένα σε λιμένα. Όσον αφορά τη δήλωση του εθνικού δικαστηρίου ότι η ιταλική νομοθεσία «δεν καθορίζει τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθήσουν» οι αρμόδιες δημόσιες αρχές «κατά τον καθορισμό των τιμών», καθώς και τη βασική αιτίαση ότι οι τιμές αυτές προκύπτουν από αντίθετη στον ανταγωνισμό συμφωνία μεταξύ των διαφόρων παρεχόντων τις υπηρεσίες προσορμίσεως στην Ιταλία, πρέπει κατ' αρχάς να συνοψίσω τις διαμετρικά αντίθετες εκδοχές περί της διαδικασίας καθορισμού των τιμών που ουσιαστικά παρεσχέθησαν μόνον με τις υποβληθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις.

ii) Οι κανόνες διαμορφώσεως των τιμών των υπηρεσιών προσορμίσεως

47. Το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι (βλ. παράγραφο 9 ανωτέρω) οι αρμόδιες διοικητικές αρχές μερικές φορές εγκρίνουν και συνακολούθως καθιστούν υποχρεωτικές τις τιμές των υπηρεσιών προσορμίσεως όπως καθορίζονται «βάσει συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου». Η αιτούσα υποστηρίζει πλήρως την κρίση αυτή. Κατά την άποψη της αιτούσας, η σχετική συμφωνία συνήφθη στις 26 Ιουλίου 1990 μεταξύ της ANGOPI (της ενώσεως των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως) και του Comitato Utenza Portuale (εκπρόσωποι ορισμένων ενώσεων επιχειρήσεων οι οποίες κάνουν χρήση των λιμενικών υπηρεσιών) [63]. Σύμφωνα με την Corsica Ferries, τα μέρη της συμφωνίας αυτής, στις 20 Σεπτεμβρίου 1990, ζήτησαν από τον Ministro della Marina Mercantile (Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας) να θεσπίσει «αμελλητί τα αναγκαία για τη διασφάλιση της

63 — Η Corsica Ferries δηλώνει στις γραπτές παρατηρήσεις της ότι μεταξύ των χρηστών του λιμένα που είναι μέρη της συμφωνίας αυτής περιλαμβάνονται ναυτιλιακοί πράκτορες, αποστολείς και εκπρόσωποι πλοιοκτητών. Κατά την άποψη της Corsica Ferries, οι υπέρογκες συμφωνηθείσες τιμές επηρεάζουν ελάχιστα τους χρήστες αυτούς εφόσον, στην πραγματικότητα, επηρεάζουν κυρίως τους παρέχοντες υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών.

εφαρμογής της συμφωνίας μέτρα». Στις 15 Μαΐου 1991, ο Υπουργός απάντησε ότι ο καθορισμός των τιμών αποτελούσε αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των παρεχόντων τις υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως [64]. Συνεπώς, η Corsica Ferries υποστηρίζει ότι οι ιταλικές αρχές πράγματι απεκδύθησαν, τουλάχιστον κατά τον κρίσιμο χρόνο, των εξουσιών που κατείχαν βάσει του άρθρου 212 του εθνικού κανονισμού και περιορίστηκαν στο να εγκρίνουν και να καταστήσουν υποχρεωτικές τις καθορισθείσες με ιδιωτική συμφωνία τιμές.

48. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, η Ιταλία και η Επιτροπή αντικρούουν την εκτίμηση αυτή με τις ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις τους. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως υποστηρίζουν ότι οι τιμές εκδίδονται από το Ministero dei Trasporti e della Navigazione απευθείας και μέσω των διαφόρων αποκεντρωμένων οργάνων του συγχρόνως. Το Υπουργείο αυτό εκδίδει, με απόφαση, πλαίσιο (il modello organizzativo) για τον καθορισμό των τιμών σε κάθε ιταλικό λιμένα, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τον αριθμό των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως και τον εξοπλισμό που πρέπει να έχουν προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες, καθώς και τον καθολικό και δημόσιο χαρακτήρα των υπηρεσιών αυτών. Εφόσον οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως και όλοι οι όμιλοι που εκπροσωπούν τους χρήστες των λιμένων μετέχουν στις συζητήσεις πριν από τον καθορισμό των τιμών, θεωρούν ότι η διαδικασία είναι πλήρως διαφανής και αντικειμενική. Ο νόμος 160/89 της 5ης Μαΐου 1989 (στο εξής: νόμος του 1989) θεσπίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και παραχωρήσεις [65]. Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως ισχυρίζονται ότι, βάσει του άρθρου 9 του νόμου του 1989, θεσπίστηκε ένα αντικειμενικό σύστημα «cost-plus» καθορισμού τιμών· συγκεκριμένα, σύστημα όπου οι τιμές καθορίζονται κατ' ουσίαν σύμφωνα με την ολική χωρητικότητα του πλοίου, με επιτρεπόμενες εκπτώσεις για τους συχνούς χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως οι κατέχοντες πλοία πορθμεία όπως η Corsica Ferries. Σκοπός του συστήματος «cost-plus» είναι να κατανέμεται αναλογικά μεταξύ των διαφόρων χρηστών του λιμένα το κόστος της παροχής της καθολικού χαρακτήρα υπηρεσίας πρυμνοδετήσεως [66]. Οι αρχές στις οποίες στηρίζεται το σύστημα αυτό καθορίστηκαν με διάφορες υπουργικές εγκυκλίους, κατά τη διάρκεια της κρίσιμης χρονικής περιόδου [67]. Φαίνεται ότι η υπ' αριθ. 1453 απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 1994 του CAP της Γένουας και η υπ' αριθ. 231 διάταξη της 27ης Σεπτεμβρίου του 1994 του προϊσταμένου του ναυτιλιακού τμήματος της La Spezia συνάδουν με τις διατάξεις των εγκυκλίων και, συνεπώς, προβλέπουν σύστημα κλιμακωτών τιμών [68].

49. Ενόψει της σαφούς διαφοράς μεταξύ των παρατηρήσεων της Corsica Ferries και

64 — Βλ. τηλεγράφημα υπ' αριθ. 5201974 (στο εξής: τηλεγράφημα), αντίγραφο του οποίου έχει συναφθεί ως παράρτημα στις γραπτές παρατηρήσεις της αιτούσας.

65 — *GURI*, υπ' αριθ. 103 της 5ης Μαΐου 1989.

66 — Ο χρησιμοποιούμενος μαθηματικός τύπος ελέχθη ότι λαμβάνει υπόψη όλα τα έξοδα που έχουν γίνει για την παροχή των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως, συμπεριλαμβανομένων των μισθών που έχουν υπολογισθεί βάσει του ελάχιστου νόμιμου εθνικού μισθού, καθώς και διάφοροι θεωρούμενοι ως αντικειμενικοί διορθωτικοί συντελεστές.

67 — Συγκεκριμένα, οι εγκύκλιοι υπ' αριθμ. 95/1990 και 98/1991 του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οι οποίες καταργήθηκαν τελευταία από την εγκύκλιο υπ' αριθ. 8/1994 της 29ης Σεπτεμβρίου 1994.

68 — Συνεπώς, σύμφωνα με τις γραπτές παρατηρήσεις της Επιτροπής, βάσει της υπ' αριθ. 1453 αποφάσεως στον λιμένα της Γένουας η ελάχιστη τιμή των 30 000 LIT εφαρμοζόταν στα πλοία ολικής χωρητικότητας μεταξύ 0 και 250 τόνων, ενώ η μεγίστη τιμή 2 631 000 LIT εφαρμοζόταν σε πλοία με ολική χωρητικότητα μεταξύ 80 001 και 90 000 τόνων.

των άλλων μερών καθώς και της Επιτροπής ως προς τη διαδικασία καθορισμού των τιμών, το Δικαστήριο έθεσε στην αιτούσα γραπτώς το ερώτημα αν η εκτίμησή της μπορεί να συμβιβαστεί με την εκτίμηση των άλλων μερών όσον αφορά τον νόμο του 1989. Η Corsica Ferries, με την απάντησή της, υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η εν λόγω διάταξη (άρθρο 9, παράγραφος 7, του νόμου του 1989) αφορά μόνον τις υπηρεσίες ενδομεταφορών και, εν πάση περιπτώσει, δεν χορηγεί εξουσία στον Ministro della Marina Mercantile να εκδίδει κανόνες εναρμονίσεως των τιμών σε εθνικό επίπεδο. Περαιτέρω, η Corsica Ferries επισημαίνει ότι ουδεμία νομοθετική διάταξη έχει θεσπιστεί προς εκτέλεση του νόμου του 1989 ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές, εφόσον οι υπουργικές εγκύκλιοι δεν έχουν δεσμευτικά νομικά αποτελέσματα στο ιταλικό δίκαιο [69]. Ισχυρίζεται ότι τα γενικά κριτήρια καθορισμού των τιμών που περιλαμβάνονται στις επίδικες εγκυκλίους είναι απλώς προϊόν αυθαιρέτων διοικητικών αποφάσεων ή απαγορευμένων συμφωνιών οι οποίες εγκρίθηκαν και κατέστησαν υποχρεωτικές από τις δημόσιες αρχές.

50. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο εκπρόσωπος της Ιταλίας αντέκρουσε ρητώς τον χαρακτηρισμό των εγκυκλίων όπως τις περιέγραψε η Corsica Ferries με τη γραπτή της απάντηση στο ερώτημα του Δικαστηρίου. Ο εκπρόσωπος της Ιταλίας ισχυρίστηκε ότι ο νόμος του 1989 και οι εγκύκλιοι παραμένουν σημαντικοί για την παρούσα προδικαστική παραπομπή, παρ' όλες τις επικρίσεις της Corsica Ferries. Υποστήριξε ότι η αναδιάρθρωση των τιμών των υπηρεσιών προσορμίσεως για τις ενδομεταφορές επεκτάθηκε με τις εν λόγω εγκυκλίους στις θαλάσσιες μεταφορές· με άλλα λόγια, οι εγκύκλιοι εφαρμόζονταν σαν να ήσαν νομικώς δεσμευτικές.

iii) Αρμοδιότητα του Δικαστηρίου

51. Το Δικαστήριο δεν έχει καμία εξουσία, εντός του πλαισίου της διαδικασίας του άρθρου 177, για την επίλυση αυτής της ατυχούς διαφοράς ως προς τους κανόνες που διέπουν τη διαδικασία καθορισμού των τιμών. Συνεπώς, κατά την άποψή μου, δεν μπορεί να δώσει οριστική απάντηση στο τρίτο ερώτημα. Παρ' όλα αυτά, η σχέση μεταξύ του ερωτήματος αυτού και της ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου διαφοράς είναι σαφής· αν η εκτίμηση της αιτούσας περί της διαδικασίας καθορισμού των τιμών είναι ορθή, η ευθύνη της Ιταλίας για τις προκύπτουσες παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού είναι σαφής, υπό την επιφύλαξη πιθανής άμυνας βάσει του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Συνεπώς, το αιτούν δικαστήριο μπορεί να δεχθεί την αίτηση της κύριας δίκης και να διατάξει την απόδοση των καταβληθέντων τελών. Εντούτοις, είναι τουλάχιστον ανησυχητικό το Δικαστήριο να μη γνωρίζει τις απόψεις του εθνικού δικαστηρίου ως προς ένα σύνολο κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που μπορεί να αποδειχθούν κρίσιμες. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να εξεταστούν συνοπτικά οι αρχές του κοινοτικού δικαίου που θα μπορούσαν να διευκολύνουν το αιτούν δικαστήριο να κρίνει το βάσει του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού αίτημα της Corsica Ferries περί αποδόσεως των καταβληθέντων.

69 — Προς στήριξη του ισχυρισμού αυτού παραθέτει την απόφαση του ιταλικού Συνταγματικού Δικαστηρίου της 1ης Ιουνίου 1995 (*GURI* της 1ης Ιουνίου 1995). Μολονότι η αιτούσα δέχεται ότι το άρθρο 9, παράγραφος 7, επιτρέπει στον Ministro della Marina Mercantile να καθορίζει τιμές αν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών, αυτό μπορεί να γίνεται μόνον, τονίζει, κατόπιν γνωμοδοτήσεως των αρμοδίων κοινοβουλευτικών επιτροπών, πράγμα το οποίο, ισχυρίζεται η αιτούσα, δεν συνέβη στην παρούσα υπόθεση.

iv) Ανάλυση

α) Εκ πρώτης όψεως εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού

52. Στη διάταξη περί παραπομπής, το εθνικό δικαστήριο προέβη σε ορισμένες διαπιστώσεις πραγματικών περιστατικών. Πρώτον, το εθνικό δικαστήριο διαπίστωσε (πράγμα αναμφίβολο) ότι η Corsica Ferries παρέχει υπηρεσίες οι οποίες «αυτές καθαυτές είναι διασυνοριακής φύσεως». Οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως ισχυρίζονται ότι τα αποτελέσματα των τιμών επί του κόστους της παροχής των διασυνοριακών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών δεν είναι τέτοια ώστε να επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Αν η Ιταλία είναι υπεύθυνη για την ενίσχυση των αποτελεσμάτων των τοπικών, αντιθέτων στον ανταγωνισμό, συμφωνιών σε εθνικό επίπεδο, δεν νομίζω ότι το ενδεχόμενο αποτέλεσμα μιας τέτοιας πράξεως μπορεί να περιγραφεί ως απλώς de minimis, διότι το επιπλέον κόστος για κάθε επιχείρηση θαλασσίων μεταφορών ξεχωριστά παραμένει σχετικά μικρό [70]. Εν πάση περιπτώσει, η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης δεν εξαρτάται από την απόδειξη του ότι όντως επηρεάστηκε ο ανταγωνισμός. Αρκεί να δύναται να επηρεαστεί ο ανταγωνισμός, πράγμα που δυσχερώς μπορεί να αποκλειστεί στην παρούσα υπόθεση [71].

53. Δεύτερον, ελέχθη ότι η πλειοψηφία των παραχωρησιούχων παροχής υπηρεσιών προσορμίσεως στους ιταλικούς λιμένες έχει, τουλάχιστον, συντονίσει τη θέση της όσον αφορά τις εφαρμοστέες τιμές προφανώς μέσω της αντιπροσωπευτικής τους ενώσεως, ANGOPI. Συναφώς, οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως αμφισβητούν κατ' ουσίαν την άποψη του εθνικού δικαστηρίου ότι οι πράγματι εφαρμοστέες τιμές προκύπτουν από συμφωνίες μεταξύ των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως, αφού καταστούν εκτελεστές από τις ναυτιλιακές αρχές. Κατά την άποψή τους, οι κοινές δραστηριότητες των παρεχόντων υπηρεσίες πρυμνοδετήσεως περιορίζονται στη συμμετοχή τους σε μια κατ' ουσίαν διαφανή και αντικειμενική διοικητική διαδικασία καθορισμού τιμών, η οποία εξελίσσεται υπό τη γενική εποπτεία του αρμόδιου υπουργού. Φυσικά, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να κρίνει οριστικώς αν υφίσταται αντίθετη στον ανταγωνισμό συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων [72] στους λιμένες της Γένουας και της La Spezia, ή απόφαση ενώσεων επιχειρή-

70 — Τα ποσά τα οποία αναζητεί η αιτούσα στην κύρια δίκη (βλ. παράγραφο 3 ανωτέρω) δυσχερώς θα μπορούσαν να θεωρηθούν πενιχρά.

71 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την απόφαση της 30ής Ιουνίου 1966, 56/65, Société technique minière (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 313), και, προσφάτως, την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1997, C-55/96, Job Centre (Συλλογή 1997, σ. I-7119, στο εξής: απόφαση Job Centre II).

72 — Όπως το εθνικό δικαστήριο διαπίστωσε ρητώς ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως των λιμένων της Γένουας και της La Spezia είναι επιχειρήσεις για τους σκοπούς του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, νομίζω ότι μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως επιχειρήσεις για τους σκοπούς των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης, εφόσον, μολονότι το άρθρο 90 αναφέρεται σε «επιχειρήσεις στις οποίες [τα κράτη μέλη] χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα», η εννοιολογική βάση δεν διαφέρει από εκείνη που χρησιμοποιείται στα άρθρα 85 και 86. Το εθνικό δικαστήριο απλώς αναγνωρίζει το γεγονός ότι στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως έχουν, φυσικά, παραχωρηθεί ορισμένα αποκλειστικά δικαιώματα από τις ναυτιλιακές αρχές των λιμένων της Γένουας και της La Spezia. Συναφώς, νομίζω ότι εσφαλμένως οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως αναφέρθηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στην απόφαση της 18ης Μαρτίου 1997, C-343/95, Diego Cali & Figli (Συλλογή 1997, σ. I-1547). Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο έκρινε ότι η υποχρεωτικώς παρεχόμενη υπηρεσία εποπτείας προς πρόληψη της ρυπάνσεως στον λιμένα πετρελαιοειδών της Γένουας-Multedo δεν είχε οικονομικό χαρακτήρα που θα μπορούσε να δικαιολογήσει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης, εφόσον συνιστούσε «αποστολή γενικού ενδιαφέροντος που εμπίπτει στις ουσιώδεις λειτουργίες του κράτους σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος στον θαλάσσιο τομέα» και, συνεπώς, «συνδέεται με την άσκηση προνομίων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος που συνιστούν τυπικώς προνόμια δημοσίας εξουσίας» (βλ. σκέψεις 22 και 23). Μολονότι, εν προκειμένω, προβάλλεται ότι η υπηρεσία προσορμίσεως την οποία παρέχουν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως εξυπηρετεί γενικό οικονομικό συμφέρον, δεν νομίζω ότι ο προβαλλόμενος δημοσίου συμφέροντος στόχος της αρκεί για να αφαιρέσει τον εγγενή εμπορικό χαρακτήρα της.

σεων (παραδείγματος χάρη της ANGOPI και του Comitato Utenza Portuale), για τους σκοπούς του άρθρου 85 της Συνθήκης. Μόνον κατόπιν τούτου, θα τεθεί το ζήτημα αν η Ιταλία ευθύνεται για τα αντίθετα στον ανταγωνισμό αποτελέσματα μιας τέτοιας συμφωνίας ή αποφάσεως [73].

54. Τελικά, όσον αφορά την ενδεχόμενη εφαρμογή του άρθρου 86, το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι η παραχώρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως είχε ως αποτέλεσμα να τις θέσει κάθε μία χωριστά σε δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Συναφώς, νομίζω ότι αρκεί να σημειωθεί ότι, στις υποθέσεις Porto di Genova και Corsica Ferries, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει, όσον αφορά τα εκ του νόμου μονοπώλια που αφορούσαν, αντιστοίχως, τις υπηρεσίες διακινήσεως και παροχής πλοηγήσεως στον λιμένα της Γένουας, ότι, «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» [74]. Πάντως, υποθέτω ότι το ιταλικό δικονομικό δίκαιο επιτρέπει στους διαδίκους να αμφισβητούν την εκτίμηση αυτή κατά τη διάρκεια της κατ' αντιμωλία διαδικασίας. Παρ' όλα αυτά, αν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως έχουν καταχραστεί καθ' οιονδήποτε τρόπο τη δεσπόζουσα θέση τους, ενδέχεται να ευθύνεται η Ιταλία, η οποία είναι υπεύθυνη διότι τους παραχώρησε διά νόμου τα μονοπώλιά τους.

β) Άρθρο 85

55. Οι αρχές που διέπουν την ενδεχόμενη ευθύνη των κρατών μελών για παραβάσεις του άρθρου 85 της Συνθήκης έχουν πλέον παγιωθεί. Το Δικαστήριο, πλέον πρόσφατα, επιβεβαίωσε με την απόφασή του Sodemare κ.λπ. [75] ότι, «κατά πάγια νομολογία, τα άρθρα 85 και 86, σε συνδυασμό προς το άρθρο 5 της Συνθήκης, επιβάλλουν στα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα, έστω και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, δυνάμενα να εξουδετερώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων επί των επιχειρήσεων κανόνων ανταγωνισμού» [76]. Κατ'

73 — Το τρίτο υποβληθέν στην παρούσα υπόθεση ερώτημα αφορά την ευθύνη της Ιταλίας για ενδεχόμενες αντίθετες στον ανταγωνισμό δραστηριότητες και, συνεπώς, δεν θίγει την ενδεχόμενη συνυπευθυνότητα των ομίλων των λιμενεργατών πρυμνοδετήσεως για τις δραστηριότητες αυτές, αν οι επιχειρήσεις αυτές εξακολουθούσαν να τις ασκούν με δική τους πρωτοβουλία. Τέτοιου είδους ευθύνη, φυσικά, δεν θα προέκυπτε αν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως πράγματι αναγκάζονταν από την ιταλική νομοθεσία να εφαρμόζουν αντίθετες στον ανταγωνισμό τιμές τις οποίες καθιστούσαν εκτελεστές οι αρμόδιες ιταλικές ναυτιλιακές αρχές· βλ., παραδείγματος χάρη, την πρόσφατη απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1997, C-359/95 P και C-379/95 P, Επιτροπή και Γαλλία κατά Ladbroke Racing (Συλλογή 1997, σ. I-6265, σκέψη 33), όπου το Δικαστήριο έκρινε ότι, «αν η θίγουσα τον ανταγωνισμό συμπεριφορά επιβάλλεται στις επιχειρήσεις από την εθνική νομοθεσία ή αν η τελευταία διαμορφώνει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, από μόνο του, αποκλείει κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, τα άρθρα 85 και 86 *δεν έχουν εφαρμογή*» (υπογράμμιση δική μου)· καθώς και την απόφαση του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1996, T-387/94, Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. II-961, σκέψεις 60 και 61). Αξίζει να σημειωθεί ότι, στις προτάσεις του της 18ης Δεκεμβρίου 1997, ο γενικός εισαγγελέας Tesauro πρότεινε στο Δικαστήριο να απορρίψει την αίτηση αναιρέσεως που είχε ασκήσει μία από τις προσφεύγουσες (Somaco) στην υπόθεση Asia Motor France κ.λπ. κατά Επιτροπής· βλ. την εκκρεμή υπόθεση C-401/96 P, Somaco κατά Επιτροπής.

74 — Στις προτάσεις μου της 9ης Οκτωβρίου 1997 στην υπόθεση C-163/96, Raso κ.λπ., εξέφρασα την άποψη (βλ. παράγραφο 55) ότι το μονοπώλιο παροχής προσωρινής εργασίας στον λιμένα της La Spezia ήταν δυνατόν να συνιστά, όπως έκρινε το εθνικό δικαστήριο στην αίτηση προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση αυτή, δεσπόζουσα θέση σε σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς.

75 — Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1997, C-70/95 (Συλλογή 1997, σ. I-3395).

76 — Όπ.π., σκέψη 41.

ουσίαν, δύο είναι, σε γενικές γραμμές, οι τρόποι με τους οποίους τα κράτη μέλη μπορούν να παραβούν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 85 σε συνδυασμό με το άρθρο 5. Πρώτον, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν ή να ενθαρρύνουν αντίθετες στον ανταγωνισμό πρακτικές στις οποίες ενέχονται δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων, ή να ενισχύουν τα αποτελέσματα τέτοιου είδους πρακτικών. Δεύτερον, τα κράτη μέλη μπορούν να αφαιρούν από τους δικούς τους κανόνες την ισχύ νόμου αναθέτοντας την εξουσία λήψεως αποφάσεων σε ιδιώτες επιχειρηματίες.

56. Στην παρούσα υπόθεση, γίνεται δεκτό ότι οι επίδικες τιμές, τουλάχιστον τυπικώς, εκδόθηκαν από τις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές των λιμένων της Γένουας και της La Spezia. Ο κύριος ισχυρισμός της αιτούσας είναι ότι οι αρχές αυτές απλώς επικύρωσαν τους κλιμακωτούς τιμοκαταλόγους τους οποίους είχαν καταρτίσει κατόπιν συνεννοήσεως είτε τα μέλη της ANGOPI, είτε η ένωση αυτή σε συνεννόηση με εκπροσώπους, ή αντιπροσωπευτικές ενώσεις, άλλων χρηστών του λιμένα. Ανέφερα ήδη την έλλειψη ομοφωνίας όσον αφορά τον ισχυρισμό αυτόν. Συγκεκριμένα, έγινε επίκληση στο Δικαστήριο διαφόρων υπουργικών εγκυκλίων οι οποίες, ανεξαρτήτως της νομικής τους ισχύος κατά το ιταλικό δημόσιο δίκαιο, πρέπει, αν μη τι άλλο, να επηρεάζουν τις λιμενικές αρχές κατά τον καθορισμό των τιμών πρυμνοδετήσεως. Φυσικά, παρά τις εγκυκλίους αυτές, είναι δυνατόν με τις αποφάσεις των αρχών αυτών να εγκρίνονται αυτομάτως ή να καθίστανται σε μεγάλο βαθμό εκτελεστές οι προκαθορισθείσες μέσω αντιθέτων στον ανταγωνισμό συμφωνιών τιμές. Παρ' όλ' αυτά, εφόσον το εθνικό δικαστήριο δεν έκρινε τις εγκυκλίους αυτές — πρέπει να τονιστεί ότι η αιτούσα δεν τις αναφέρει στην αίτησή της — δεν έχω πεισθεί ότι, βάσει των πληροφοριακών στοιχείων που διαθέτει το Δικαστήριο, όσον αφορά τις τιμές που εφαρμόζονται στους λιμένες για την παροχή των υπηρεσιών προσορμίσεως, η Ιταλία, μέσω των αποκεντρωμένων λιμενικών ή ναυτιλιακών αρχών της, παρέβη το άρθρο 85, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, της Συνθήκης. Έστω και αν το συμπέρασμα αυτό δεν φαίνεται ιδιαίτερα επιτυχές, αναγκάζομαι να επανέλθω στην κεντρική παρατήρηση των προτάσεών μου: την έλλειψη πραγματικού και νομικού υπόβαθρου για να δοθεί εν προκειμένω χρήσιμη απάντηση. Η αιτούσα επέλεξε να προβάλει σοβαρά ζητήματα όσον αφορά τις φερόμενες ως αντίθετες στον ανταγωνισμό συμφωνίες και την ενδεχόμενη ύπαρξη και κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εντός του περιορισμένου πλαισίου μιας εθνικής διαδικασίας, η οποία δεν επιτρέπει την ακρόαση του αντίδικου ή την ώριμη δικανική κρίση για σημαντικά νομικά και πραγματικά ζητήματα. Ο εκπρόσωπος της αιτούσας, όταν αναγκάστηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση να δικαιολογήσει την επιλογή αυτή, επικαλέστηκε τον χρονοβόρο χαρακτήρα της κατ' αντιμωλία διαδικασίας στην Ιταλία, επιχείρημα το οποίο μετά βίας συνάδει με τις θεμελιώδεις νομικές αρχές περί δίκαιας δίκης. Πιο συγκεκριμένα, ο γενικός εισαγγελέας Gulmann με τις προτάσεις του στην υπόθεση Telemarsicabruzzo, τόνισε ιδιαίτερα την ανάγκη να έχουν αποδειχθεί τα πραγματικά περιστατικά στις υποθέσεις ανταγωνισμού. Στην παρούσα υπόθεση, αντίθετα προς τις υποθέσεις όπως η Meng [77], Reiff [78] και DIP κ.λπ. [79], τα κριτήρια αυτά ελλείπουν.

77 — Απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-2/91 (Συλλογή 1993, σ. I-5751).

78 — Απόφαση της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-185/91 (Συλλογή 1993, σ. I-5801).

79 — Απόφαση της 17ης Οκτωβρίου 1995, C-140/94, C-141/94 και C-142/94 (Συλλογή 1995, σ. I-3257).

γ) Άρθρο 86

57. Κατά την αιτούσα, η Ιταλία ευθύνεται για την κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως των επιχειρήσεων πρυμνοδετήσεως των λιμένων της Γένουας και της La Spezia. Επικαλούμενη ιδίως την απόφαση Porto di Genova, λέει ότι η προβαλλόμενη κατάχρηση έχει δύο πτυχές. Πρώτον, ότι η Corsica Ferries εξαναγκάζεται να κάνει χρήση μη αναγκαίων υπηρεσιών και, δεύτερον, ότι οι επιβαλλόμενες γι' αυτές τις μη ηθελημένες υπηρεσίες τιμές ουδεμία σχέση έχουν προς το κόστος της παροχής τους, καθώς προκύπτει από το γεγονός ότι διαφέρουν αδικαιολόγητα από λιμένα σε λιμένα. Όσον αφορά το κόστος, η αιτούσα ισχυρίζεται ότι όχι μόνον οι τιμές βασίζονται στο γενικό κόστος παροχής μιας μόνιμης υπηρεσίας προσορμίσεως, αλλά και ότι περιλαμβάνουν διάφορες άλλες «πρόσθετες» συνιστώσες, όπως τέλος 1 % για τεχνική βοήθεια την οποία παρέχει η ANGOPI σε κάθε επιχείρηση πρυμνοδετήσεως και τέλος 1 % για κάποιας μορφής ταμείο «ασφαλίσεως». Ισχυρίζεται επίσης ότι οι τιμές δεν εφαρμόζονται εντελώς αντικειμενικά λόγω μιας αδιαφανούς πολιτικής εκπτώσεων. Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως καταλήγουν αναπόφευκτα στις καταχρήσεις αυτές ως συνέπεια του δικαιώματος που τους έχει παραχωρηθεί από τις επίδικες ιταλικές ρυθμίσεις. Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι οι επίδικες αυτές ρυθμίσεις δεν καλύπτονται από την παρέκκλιση του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, εφόσον η υπηρεσία προσορμίσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος».

58. Δεν αποτελεί έκπληξη το ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως, υποστηριζόμενες από την Ιταλία, αρνούνται την ύπαρξη οιασδήποτε καταχρήσεως. Όσον αφορά την επιβολή τιμών που υπερβαίνουν το πραγματικό κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας, οι επιχειρήσεις επικαλούνται το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης και ισχυρίζονται ότι τέτοιες τιμές είναι αναγκαίες για να μπορούν οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως να εκπληρώνουν αποτελεσματικά την αποστολή παροχής καθολικής υπηρεσίας. Οι διαφορές στις επιβαλλόμενες από λιμένα σε λιμένα τιμές αντανακλούν την επίδραση των επιτοπίων συνθηκών, οι οποίες λαμβάνονται υπόψη, στον τύπο υπολογισμού των τιμών, ως διορθωτικοί παράγοντες. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, υποστήριξαν ότι οι επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως δεν καταχρώνται τη δεσπόζουσα θέση τους εις βάρος της Corsica Ferries, εφόσον η Corsica Ferries απολαύει μιας από τις μεγαλύτερες εκπτώσεις. Η Επιτροπή, μολονότι επιφυλάχθηκε ρητώς κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση όσον αφορά την πρακτική προσφοράς εκπτώσεων επί των δημοσιευθεισών τιμών, υποστηρίζει ότι η συμμετοχή των χρηστών των λιμένων στη διαδικασία καθορισμού των τιμών φαίνεται να διασφαλίζει ότι οι καθοριζόμενες τιμές δεν είναι παράλογες. Πάντως, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να κρίνει αν οι τιμές είναι υπέρογκες, λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνον το άμεσο κόστος παροχής υπηρεσιών προσορμίσεως σε επιχειρήσεις όπως η Corsica Ferries αλλά και το κόστος διατηρήσεως της καθολικού χαρακτήρα υπηρεσίας.

59. Γίνεται παγίως δεκτό ότι η δημιουργία δεσπόζουσας θέσης εκ μέρους κράτους μέλους με την παροχή αποκλειστικού δικαιώματος δεν είναι καθαυτή ασυμβίβαστη με το άρθρο 86 της Συνθήκης [80], και ότι «το κράτος μέλος δηλαδή δεν παραβιάζει τις

80 — Βλ., παραδείγματος χάρη, την πρόσφατη απόφαση Job Centre II, προαναφερθείσα στην υποσημείωση 71 ανωτέρω, σκέψη 31.

απαγορεύσεις που προβλέπουν αυτές οι δύο διατάξεις [άρθρα 86 και 90, παράγραφος 1], παρά μόνον εφόσον η οικεία επιχείρηση, με το να ασκεί απλώς το αποκλειστικό δικαίωμα που της έχει χορηγηθεί, εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα θέση της» [81]. Εφόσον τα κράτη μέλη είναι, επομένως, ελεύθερα, όταν δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι κοινοτικοί κανόνες, να δημιουργούν διά νόμου μονοπώλια, το μόνο ζήτημα που τίθεται στην παρούσα υπόθεση είναι αν η εκ μέρους των λιμενικών αρχών θέσπιση των κλιμακωτών τιμών που εφαρμόστηκαν στην Corsica Ferries συνιστά κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης των επιχειρήσεων αυτών, *για την οποία ευθύνεται η Ιταλία.*

60. Εφόσον επί του παρόντος το κοινοτικό δίκαιο δεν απαγορεύει στην Ιταλία να παραχωρεί αποκλειστικά δικαιώματα παροχής υπηρεσιών προσορμίσεως στους λιμένες της, η προβαλλόμενη επίδικη κατάχρηση περιλαμβάνει κατ' ουσίαν την επιβολή τιμών οι οποίες υπερβαίνουν το κόστος παροχής της υπηρεσίας, προστιθεμένου ενός λογικού περιθωρίου κέρδους. Δυσκολεύομαι να αντιληφθώ πώς το τυχόν υπέρογκον της τιμής μιας υπηρεσίας, αν υποτεθεί ότι κρίνεται αποδεδειγμένο από το εθνικό δικαστήριο, θα μπορούσε να δικαιολογήσει, στο πλαίσιο της αιτήσεως της Corsica Ferries βάσει του άρθρου 633 του ΚΠολΔ, την ολική απόδοση του ποσού των καταβληθέντων τελών. Πάντως, σύμφωνα με τη θέση που έλαβα στο μέρος IV ανωτέρω, υποθέτω ότι το εθνικό δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι κάθε καταχρηστικώς υπέρογκη χρέωση δικαιολογεί την πλήρη απόδοση του καταβληθέντος ποσού [82].

61. Στην παρούσα υπόθεση, προβάλλεται ότι ο μαθηματικός τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των τιμών περιλαμβάνει ένα στοιχείο μη συνδεόμενο με το κόστος και το περιθώριο κέρδους το οποίο σκοπεί να καλύψει το κόστος της παροχής των υπηρεσιών προσορμίσεως καθολικού χαρακτήρα. Κατά την άποψή μου, το συμβατό αυτού του παρεπόμενου στοιχείου προς το άρθρο 86 της Συνθήκης εξαρτάται από το αν η επίδικη υπηρεσία μπορεί να θεωρηθεί ως συνιστώσα, για τους σκοπούς του άρθρου 90, παράγραφος 2, υπηρεσία «γενικού οικονομικού συμφέροντος». Το Δικαστήριο έχει παγίως κρίνει ότι, «προκειμένου περί διατάξεως η οποία επιτρέπει, υπό ορισμένες περιστάσεις, παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης, ο ορισμός των επιχειρήσεων που μπορούν να την επικαλεστούν πρέπει να ερμηνεύεται στενά» [83]. Στην απόφαση Porto di Genova, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι λιμενικές εργασίες δεν άπτονται κάποιου γενικού οικονομικού συμφέροντος εμφανίζοντος ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα τα οποία τις διακρίνουν από άλλες δραστηριό-

81 — Όπ.π.

82 — Στην απόφαση της 26ης Ιουνίου 1979, 177/78 McCarren (Συλλογή τόμος 1979/11, σ. 67, σκέψη 25), το Δικαστήριο έκρινε ότι, όταν έχει καταβληθεί φόρος κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου, μολονότι κατ' αρχήν υφίσταται δικαίωμα επιστροφής του φόρου, «εναπόκειται (...) στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει, κατά το εθνικό του δίκαιο, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, αν και σε ποιο μέτρο ο καταβληθείς φόρος μπορεί να αναζητηθεί (...)». βλ. επίσης απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1983, 222/82, Lewis (Συλλογή 1983, σ. 4083, σκέψη 41), όπου το Δικαστήριο έκρινε ότι εναπόκειται επίσης «στο εθνικό δικαστήριο να καθορίσει, σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο, αν και σε ποιο μέτρο πρέπει να επιστραφεί μια τέτοια εισφορά και αν και μέχρι ποίου βαθμού το εν λόγω δικαίωμα προς επιστροφή αντισταθμίζεται από τα άμεσα πλεονεκτήματα που συνεπάγονται οι δραστηριότητες [που δημιούργησαν το δικαίωμα για την εν λόγω επιστροφή] του εν λόγω οργανισμού υπέρ του ενδιαφερομένου προσώπου».

83 — Βλ. αποφάσεις της 21ης Μαρτίου 1974, 127/73, BRT (Συλλογή τόμος 1974, σ. 157, σκέψη 19), και της 17ης Ιουλίου 1997, C-242/95, GT-Link (Συλλογή 1997, σ. I-4449, σκέψη 50).

τητες οικονομικής ζωής [84], ενώ, στην υπόθεση GT-Link, το Δικαστήριο έκρινε ότι ούτε η εκμετάλλευση οποιουδήποτε εμπορικού λιμένα εμπίπτει στη διαχείριση υπηρεσίας γενικού συμφέροντος [85]. Στην παρούσα υπόθεση όμως, υποστηρίζεται ότι σκοπός της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως είναι η μέριμνα, προς το συμφέρον της ασφαλείας εντός του λιμένος, να διατίθεται καθολικού χαρακτήρα υπηρεσία προσορμίσεως. Όπως το Δικαστήριο έκρινε στην υπόθεση BRT, «εναπόκειται στον εθνικό δικαστή να αναζητήσει αν η επιχείρηση που επικαλείται τις διατάξεις του άρθρου 90, παράγραφος 2, για να αξιώσει παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης, έχει πράγματι επιφορτισθεί από το κράτος μέλος με τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος» [86]. Πάντως, είμαι πεπεισμένος ότι, αν το εθνικό δικαστήριο διαπιστώσει ότι οι αρμόδιες ιταλικές ναυτιλιακές αρχές έχουν αναθέσει στις επιχειρήσεις πρυμνοδετήσεως τέτοια αποστολή, τότε η εφαρμογή της απαγορεύσεως του άρθρου 86 στην προσαύξηση των τιμών, που αντιστοιχεί στο πρόσθετο κόστος της παροχής — οποτεδήποτε και σε όλους τους χρήστες των λιμένων της Γένουας και της La Spezia — της καθολικού χαρακτήρα υπηρεσίας προσορμίσεως, μπορεί, υπό την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 2, να παρακωλύει την εκπλήρωση της αποστολής αυτής. Για τον λόγο αυτό, δεν είναι ασυμβίβαστο προς το άρθρο 86 σε συνδυασμό με το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης το να περιληφθεί το συστατικό αυτό στοιχείο στα τέλη.

VI — Συμπέρασμα

62. Ενόψει των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα υποβληθέντα από το Tribunale di Genova ερωτήματα ως εξής:

1) Δεν είναι ασυμβίβαστες με το άρθρο 30 της Συνθήκης κανονιστικές ρυθμίσεις ή διοικητικές πρακτικές κράτους μέλους που απαγορεύουν αδιακρίτως στις ναυτιλιακές εταιρίες, είτε εγχώριες είτε εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη, να προσορμίζουν ή να εξορμίζουν τα πλοία τους κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου από λιμένες του πρώτου κράτους μέλους, αν δεν κάνουν χρήση των υπηρεσιών πρυμνοδετήσεως τις οποίες παρέχουν επιχειρήσεις στις οποίες η παροχή των υπηρεσιών αυτών έχει παραχωρηθεί διά νόμου

84 — Όπ.π., σκέψη 27. Πράγματι, ο γενικός εισαγγελέας Van Gerven είχε επισημάνει ότι, «αν οι εργασίες αυτές εμπίπτουν στην έννοια των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, τότε θα μπορούσαν (ώως να συμπεριληφθούν όλες οι οικονομικές δραστηριότητες» (παράγραφος 27 των προτάσεων).

85 — Όπ.π.· βλ., συγκεκριμένα, σκέψη 52.

86 — Όπ.π., σκέψη 22.

αποκλειστικώς, και επιβάλλουν στις εν λόγω ναυτιλιακές εταιρίες να καταβάλλουν στις επιχειρήσεις αυτές τέλη ενδεχομένως δυσανάλογα προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών.

2) Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, σε συνδυασμό με το άρθρο 59 της Συνθήκης, δεν απαγορεύουν σε ένα κράτος μέλος να επιβάλλει σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες, τα πλοία των οποίων καταπλέουν στους λιμένες του, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος εγκαταστάσεώς τους, την υποχρέωση να κάνουν χρήση των υπηρεσιών προσορμίσεως τις οποίες παρέχουν κάτοχοι αποκλειστικής παραχωρήσεως για τους εν λόγω λιμένες.

3) Το κράτος μέλος που παρέχει σε μια επιχείρηση το αποκλειστικό δικαίωμα να διασφαλίζει την παροχή υπηρεσιών προσορμίσεως σε αγορά θεωρούμενη ως σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς και να επιβάλλει τιμές που ενδέχεται να είναι δυσανάλογες προς το πραγματικό κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών δεν παραβαίνει τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, εφόσον δεν συντρέχει κατάφωρη κατάχρηση και ειδικότερα δεν παραβαίνει τις ανωτέρω διατάξεις απλώς και μόνον επειδή στις εφαρμοζόμενες τιμές περιλαμβάνεται ένα στοιχείο που αποσκοπεί στην κάλυψη του κόστους υπηρεσιών προσορμίσεως καθολικού χαρακτήρα καθ' όλη την εθνική επικράτεια.

4) Ελλείψει συγκεκριμένων διαπιστώσεων εκ μέρους του αιτούντος δικαστηρίου, είναι αδύνατον να δοθεί απάντηση στο τρίτο ερώτημα στον βαθμό που αφορά παράβαση των συνδυασμένων διατάξεων των άρθρων 85 και 5 της Συνθήκης.