

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)
18 iunie 1998*

Corsica Ferries France SA
împotriva
Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl și altora

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Tribunale di Genova (Italia)]

„Libertatea de a presta servicii – Transport maritim – Întreprinderi care dețin drepturi exclusive –
Servicii de ancorare a navelor în porturi –
Respectarea regulilor de concurență – Stabilirea taxelor vamale”

Cauza C-266/96

În cauza C-266/96,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CE, de către Tribunale di Genova (Italia) pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

Corsica Ferries France SA

și

Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione,

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolelor 3, 5, 30, 59, 85, 86 și a articolului 90 alineatul (1) din Tratatul CE, precum și a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, p. 1),

* Limba de procedură: italiana.

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnii C. Gulmann, președinte de cameră, M. Wathelet (raportor), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet și L. Sevón, judecători,

avocat general: domnul N. Fennelly,

grefier: doamna D. Louterman-Hubeau, administrator principal,

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

– pentru Corsica Ferries France SA, de către G. Conte și G. Giacomini, avocați în Baroul din Genova,

– pentru Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, de către A. Tizzano, avocat în Baroul din Napoli, și F. Munari, avocat în Baroul din Genova,

– pentru Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, de către S. M. Carbone și G. Sorda, avocați în Baroul din Genova, și G. M. Roberti, avocat în Baroul din Napoli,

– pentru guvernul italian, de către profesorul U. Leanza, șef al Serviciului de contencios diplomatic al Ministerului Afacerilor Externe, în calitate de agent, asistat de domnul P. G. Ferri, avvocato dello Stato,

– pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul G. Marengo, consilier juridic principal, și de doamna L. Pignataro, membră a Serviciului juridic, în calitate de agenți,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale prezentate de către Corsica Ferries France SA, reprezentată de G. Conte și G. Giacomini, de către Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, reprezentată de F. Munari, de către Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, reprezentată de S. M. Carbone, G. Sorda și G. M. Roberti, de către guvernul italian, reprezentat de M. G. Aiello, avvocato dello Stato, și de către Comisie, reprezentată de doamna L. Pignataro, în ședința din 6 noiembrie 1997,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 22 ianuarie 1998,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin ordonanța din 5 iulie 1996, primită la Curte la 2 august 1996, Tribunale di Genova a adresat Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CE, mai multe întrebări preliminare privind interpretarea articolelor 3, 5, 30, 59, 85, 86 și a articolului 90 alineatul (1) din Tratatul CE, precum și a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, p. 1).

2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul unui litigiu între Corsica Ferries France SA (denumită în continuare „Corsica Ferries”), Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl (Grupul de amarare din portul Genova, denumit în continuare „grupul de amarare din Genova”), Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (Grupul de amarare din portul La Spezia, denumit în continuare „grupul de amarare din La Spezia”) și Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Ministerul Transporturilor și Navigației).

3 Corsica Ferries este o societate de naționalitate franceză, care asigură de la 1 ianuarie 1994, în calitate de întreprindere de transport maritim, un serviciu regulat de transport maritim cu feriboturi între Corsica și anumite porturi italiene, printre care Genova și La Spezia. Societatea în cauză utilizează în acest scop nave care arborează pavilionul panamez, navlosite pe timp de Tourship Ltd, stabilită în Jersey. Corsica Ferries și Tourship Ltd sunt ambele controlate de Tourship SA, societate de naționalitate luxemburgheză, cu sediul în Luxemburg. În cursul perioadei 1994-1996, Corsica Ferries a plătit grupurilor de amarare din Genova și La Spezia anumite sume în temeiul operațiunilor de amarare (amararea și dezamararea navelor) prilejuite de escalele efectuate în aceste porturi de către navele pe care aceasta le exploatează.

4 Corsica Ferries a efectuat întotdeauna plățile sale cu rezerve exprese, în care preciza că obligația de a recurge la serviciile grupurilor respective constituia o piedică în calea liberei circulații a mărfurilor și a libertății de a presta servicii și că sumele care îi erau solicitate rezultau în urma aplicării unui tarif care nu avea legătură cu realitatea serviciilor furnizate efectiv și care fusese adoptat prin încălcarea regulilor de concurență ale dreptului comunitar.

5 La 2 iulie 1996, în temeiul articolului 633 din Codul italian de procedură civilă, Corsica Ferries a depus în fața Tribunale di Genova o cerere de emiteră a unei somații de plată către grupul de operatori ai serviciilor de ancorare din Genova pentru o sumă de 669 838 425 LIT, către grupul de amarare din La Spezia pentru o sumă de 188 472 802 LIT, precum și, în mod solidar, către Ministerul Transporturilor și Navigației pentru o sumă de 858 311 227 LIT, fiecare sumă urmând a fi majorată cu dobândă. Conform societății Corsica Ferries, emiteră a unei astfel de somații era justificată de caracterul necuvenit al plăților pe care aceasta le efectuase. În această privință, societatea respectivă a prezentat două serii de argumente.

6 În primul rând, tarifele practicate pentru operațiunile de ancorare în porturile care fac obiectul acțiunii principale nu au nicio legătură cu costul serviciilor furnizate efectiv navelor de către grupurile de amarare și, în plus, variază de la un port la altul, astfel încât sunt împiedicate atât libertatea de a presta servicii, garantată, în sectorul transporturilor maritime, prin Regulamentul nr. 4055/86, cât și libertatea de circulație a mărfurilor, garantată prin articolul 30 din tratat.

7 În al doilea rând, aceste plăți au fost impuse prin încălcarea normelor tratatului în materie de concurență. Această încălcare rezultă nu numai din faptul că respectivele tarife sunt rezultatul unor acorduri între asociații de întreprinderi, interzise prin articolul 85 din tratat, ci și din faptul că grupurile de amarare din Genova și La Spezia abuzează, prin încălcarea articolului 86 din tratat, de poziția dominantă pe care o dețin pe o parte considerabilă a pieței comune, practicând tarife inechitabile, împiedicând întreprinderile de navigație să recurgă la propriul personal calificat pentru a proceda la operațiunile de ancorare și stabilind tarife diferite de la un port la altul pentru prestări de servicii identice, efectuate pentru nave identice.

8 În sprijinul cererii sale de obligare în solidar a Republicii Italiene la plata sumelor al căror creditor pretinde că este, Corsica Ferries se bazează pe răspunderea care îi revine acestui stat din cauză că nu a intervenit pentru a pune capăt încălcărilor dreptului comunitar, a căror victimă se consideră.

9 Din legislația aplicabilă acțiunii principale rezultă că serviciile de ancorare sunt reglementate de Codice della navigazione (Codul naval, denumit în continuare „codul”), de Regolamento per la navigazione marittima (Regulamentul pentru navigația maritimă, denumit în continuare „regulamentul”) și, pentru fiecare port, de dispozițiile adoptate de autoritatea maritimă competentă pe plan local.

10 În temeiul articolelor 62 și 63 din cod, comandantul portului reglementează și supraveghează intrarea și ieșirea, mișcarea, ancorarea și amararea navelor în port, ordonă manevrele de amarare și dezamarare, ordonă, în caz de necesitate, executarea din oficiu a manevrelor ordonate, în contul navei, și, în cele din urmă, dispune, în caz de urgență extremă, tăierea parâmelor.

11 În conformitate cu articolul 116 din cod, operatorii serviciilor de amarare fac parte din categoria personalului afectat serviciilor portuare. Normele specifice acestora figurează în capitolul VI (articolele 208–214) din regulament. Articolul 209 din regulament încredințează comandantului portului reglementarea serviciului de operatori însărcinați cu amararea, care asigură regularitatea serviciului în funcție de necesitățile portului și poate, în special în porturile în care este necesar, să constituie un grup de astfel de operatori. În cele din urmă, articolul 212 din regulament prevede că, în fiecare port, tarifele referitoare la operațiunile de ancorare sunt stabilite de comandantul departamentului maritim.

12 Reglementarea specifică, aplicabilă în portul Genova, este reprezentată de Regulamentul nr. 759 din 1 iunie 1953, adoptat de președintele Consorzio Autonomo del Porto di Genova

(consorțiu autonom din portul Genova), care a instituit grupul de amarare din Genova, precum și de regulamentul referitor la serviciile maritime și la poliția portuară, adoptat la 1 martie 1972, al cărui articol 13 prevede că

„recurgerea la serviciile operatorilor însărcinați cu amararea pentru manevrele de amarare și dezamarare a navelor este facultativă [...]

Cu toate acestea, în cazul în care o navă nu apelează la serviciile operatorilor însărcinați cu amararea, această manevră trebuie să fie efectuată exclusiv de personalul de bord.“

13 Conform instanței de trimitere, paragraful al doilea al acestei dispoziții face obligatorie recurgerea la serviciile grupului de amarare din Genova.

14 Reglementarea specifică, aplicabilă în portul La Spezia, este inclusă în Decretul nr. 20 din 16 iulie 1968 al comandantului departamentului maritim La Spezia. Articolul 1 din acest decret instituie un grup de operatori însărcinați cu amararea. Conform articolului 2, acest grup

„efectuează servicii de amarare și dezamarare a navelor și asigură siguranța în port. Serviciul în cauză este obligatoriu pentru navele care au un tonaj registru brut care depășește 500 de tone. În cazul navelor cu un tonaj inferior, manevrele în cauză pot fi executate de personalul de bord, cu condiția să nu incomodeze traficul și să nu compromită nici siguranța portului, nici cea a personalului. Este strict interzis să se facă apel, pentru executarea serviciilor de amarare, la orice persoană care nu aparține grupului de operatori menționat anterior.”

15 În ceea ce privește stabilirea tarifelor pentru operațiunile de amarare, prezentarea din ordonanța de trimitere, efectuată în cadrul unei proceduri sumare și necontradictorii și care, în consecință, reproduce numai elementele de fapt și argumentele de drept expuse de Corsica Ferries, diferă de prezentarea efectuată de grupurile de amarare din Genova și La Spezia, de guvernul italian și Comisie. Fără a aduce atingere întrebării scrise adresate de Curte societății Corsica Ferries în acest sens, anumite aspecte nu au putut fi soluționate, părțile menținând o interpretare divergentă în anumite privințe.

16 Conform ordonanței de trimitere, niciun text legislativ nu stabilește criteriile pe care trebuie să le respecte comandanții din fiecare port pentru stabilirea tarifelor pentru serviciile de amarare. Aceste tarife sunt stabilite uneori în urma unor acorduri încheiate între întreprinderile din sectorul în cauză și devin aplicabile printr-un act administrativ.

17 În schimb, conform grupurilor de amarare din Genova și La Spezia, guvernului italian și Comisiei, ar trebui să se țină seama de Legea nr. 160/89 din 5 mai 1989 (GURI nr. 139 din 16 iunie 1989), care dispune, la articolul 9 alineatul (7), că Ministrul Marinei Comerciale adoptă normele de armonizare pe plan național a tarifelor privind serviciile și operațiunile portuare, după consultarea celor mai reprezentative organizații sindicale din sector la nivel

național, a celorlalți parteneri sociali și a societăților în cauză. Restructurarea tarifară astfel prevăzută a fost reglementată în special de Circulara nr. 8/1994 din 19 septembrie 1994, a Ministrului Marinei Comerciale, care stabilește criteriile pe care trebuie să le respecte autoritățile portuare în vederea stabilirii tarifelor.

18 Conform aceluiași părți, tarifele sunt astfel calculate pe baza unei formule care are ca obiect repartizarea proporțională, între diversele clase de utilizatori ai porturilor, a sarcinilor legate de executarea serviciului de amarare. Pentru aplicarea tarifelor, utilizatorii sunt repartizați în diferite categorii, în funcție de tonajul brut al navelor, și pot pretinde reduceri pentru anumite categorii de vase, precum feriboturile, sau reduceri legate de frecvența acostării. Nivelul tarifului, valabil pentru doi ani, este calculat în funcție de cifra de afaceri globală prevăzută pentru fiecare grup de amarare, cifră care depinde, la rândul său, de volumul traficului din port. Înainte de adoptarea deciziei de către autoritatea portuară care stabilește tariful pentru fiecare port, părțile interesate, atât în privința cererii, cât și în privința ofertei, își pot susține punctul de vedere.

19 Tarifele pentru porturile din Genova și La Spezia au fost publicate în Decretele din 20 octombrie și respectiv 27 septembrie 1994.

20 Conform Tribunale di Genova, grupurile de amarare din Genova și La Spezia prestează servicii societății Corsica Ferries, care, la rândul său, prestează servicii care intră sub incidența Regulamentului nr. 4055/86, și aceste grupuri constituie întreprinderi în sensul articolului 90 alineatul (1) din tratat, având drepturi exclusive pe o parte considerabilă a pieței comune. Având în vedere că se întreba dacă drepturile exclusive, caracterul obligatoriu al serviciului, modalitățile de stabilire a tarifelor și valoarea acestora ar putea constitui o barieră în calea schimburilor comerciale intracomunitare de mărfuri și servicii și ar putea să determine întreprinderile care dețin aceste drepturi să profite în mod abuziv de poziția lor dominantă și să afecteze astfel schimburile comerciale între statele membre, ca urmare a costurilor suportate de întreprinderile care efectuează transporturi între statele membre, instanța națională a hotărât, în consecință, să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări:

„1) Articolul 30 din tratat trebuie să fie interpretat în sensul că acesta se opune interdicției impuse de reglementare și/sau de practica administrativă a unui stat membru întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru de a amara sau de a dezamara navele acestora care sosesc în porturile din primul stat membru sau care pleacă din porturile respective, cu excepția cazului în care acestea recurg la serviciile furnizate de o întreprindere locală care beneficiază de o concesiune exclusivă în materie de amarare și dezamarare și plătesc acestei întreprinderi o retribuire disproporționată în raport cu costul efectiv al serviciilor furnizate?

2) Dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986, coroborate cu articolul 59 din tratat se opun obligației impuse într-un stat membru de a recurge la serviciile de amarare, ceea ce presupune că întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru li se aplică tarife care nu sunt stabilite de lege, ci, în mod pur

discreționar, de către administrație, în ceea ce privește sosirea sau plecarea navelor lor din porturile primului stat membru?

3) Dispozițiile coroborate ale articolelor 3, 5, articolul 90 alineatul (1), articolele 85 și 86 din tratat se opun unei legislații și/sau unei practici administrative ale unui stat membru, care conferă unei întreprinderi stabilite în acest stat dreptul exclusiv de a asigura serviciul de amarare, drept a cărui sferă de aplicare permite impunerea acestui serviciu, solicitarea unei retribuiții disproporționate în raport cu costul efectiv al prestărilor, aplicarea unor tarife rezultate din acorduri și/sau exercitarea unei puteri discreționare de către administrație și impunerea unor condiții tarifare care variază de la un port la altul, deși prestările de servicii sunt echivalente?”

Cu privire la admisibilitate

21 Atât guvernul italian, cât și grupurile de amarare din Genova și La Spezia au contestat admisibilitatea întrebărilor adresate, din motive legate, pe de o parte, de natura procedurii în fața instanței naționale, și, pe de altă parte, de lipsa pertinentei întrebărilor în raport cu acțiunea principală.

22 În primul rând, în ceea ce privește natura procedurilor în fața instanței naționale, guvernul italian a subliniat că acestea sunt proceduri sumare, ex parte, care pot fi inițiate de oricine urmărește executarea unei creanțe în temeiul unei dovezi scrise în scopul obținerii unei somații de plată, fără ca cealaltă parte să fie audiată; orice dezbateri contradictorie intervine numai ulterior, în cazul în care partea obligată la plată contestă executarea respectivă. Conform guvernului italian, faptul că procedurile nu au caracter contradictoriu și că nu este posibilă obținerea altor dovezi în afara dovezilor scrise prezentate de reclamantă nu oferă Curții elementele necesare pentru a răspunde întrebărilor care privesc, în materie de concurență, situații de fapt și de drept complexe.

23 În această privință, este necesar să se sublinieze că, anterior, Curtea a hotărât că președintele unei instanțe italiene, care se pronunță în cadrul procedurii somației de plată prevăzute de Codul de procedură civilă italian, exercită o funcție judiciară în sensul articolului 177 din tratat și că respectivul articol nu condiționează sesizarea Curții de caracterul contradictoriu al procedurii în cursul căreia instanța națională a formulat întrebările preliminare (hotărârea din 17 mai 1994, *Corsica Ferries*, C-18/93, Rec., p. I-1783, punctul 12, și jurisprudența citată).

24 Cu toate acestea, este necesar să se adauge că, în cadrul unor astfel de proceduri, este la fel de necesar ca instanța națională să îi prezinte Curții o expunere detaliată și completă a contextului factual și juridic.

25 Trebuie să se constate că, în speță, descrierea contextului factual și juridic prezintă insuficiențe care împiedică astfel Curtea să răspundă cu precizia dorită la unele din întrebările care îi sunt adresate. Cu toate acestea, informațiile din dosar îi permit Curții să

pronunțe o hotărâre, lăsând totodată deschise anumite aspecte ale răspunsurilor la întrebările adresate.

26 În ceea ce privește relevanța întrebărilor adresate, grupurile de amarare din Genova și La Spezia au susținut că cererea cu privire la care este sesizată instanța de trimitere are ca obiect rambursarea integrală a sumelor care le-au fost plătite de Corsica Ferries. Având în vedere că acestea ar fi, în orice caz, îndreptățite să obțină o anumită retribuție, deoarece serviciile de amarare au fost prestate efectiv, acțiunea Corsica Ferries nu îndeplinește, prin urmare, una din cerințele impuse la articolul 633 din Codul italian de procedură civilă, și anume existența unei creanțe certe. Acestea concluzionează că răspunsul la întrebările preliminare nu va avea niciun efect asupra hotărârii care urmează să fie pronunțată în litigiu.

27 În această privință, este necesar să se aducă aminte că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, este numai de competența instanțelor naționale, care sunt sesizate cu privire la litigiu și care trebuie să-și asume responsabilitatea hotărârii judecătorești care urmează să fie pronunțată, să aprecieze, în ceea ce privește elementele specifice fiecărei cauze, atât necesitatea unei hotărâri preliminare, pentru a fi în măsură să pronunțe hotărârea, cât și relevanța întrebărilor pe care acestea le adresează Curții. Respingerea unei cereri formulate de o instanță națională nu este posibilă decât în cazul în care este evident că interpretarea dreptului comunitar, solicitată de respectiva instanță, nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale (hotărârile din 6 iulie 1995, BP Soupergaz, C-62/93, Rec., p. I-1883, punctul 10, și din 26 octombrie 1995, Furlanis, C-143/94, Rec., p. I-3633, punctul 12). Acest lucru nu este valabil în acțiunea principală.

28 Cererea pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare este, prin urmare, admisibilă.

Cu privire la prima întrebare

29 Prin prima întrebare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă articolul 30 din tratat se opune unei reglementări a unui stat membru care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, ale căror nave fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei retribuții mai mari decât costul efectiv al serviciului prestat, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive. Instanța națională întreabă dacă, deși nu privește direct mărfurile, reglementarea care face obiectul acțiunii principale contravine articolului 30 din tratat, în măsura în care aceasta generează costuri mai mari pentru transporturi și, prin urmare, împiedică importurile de mărfuri din alte state membre.

30 Este necesar să se sublinieze că, în acțiunea principală, reglementarea se aplică, fără distincție, oricărei nave care face escală în unul din porturile în cauză, indiferent dacă este italiană sau nu. Obligația pe care aceasta o impune are ca obiect recurgerea, în schimbul unei remunerații, la serviciile locale de amarare, care beneficiază de o concesiune exclusivă în materie de amarare și dezamarare. În ceea ce privește eventualele efecte ale acestei obligații asupra liberei circulații a mărfurilor, este necesar să se observe, pe de o parte, că, în esență, în acest caz este vorba de prestarea unui serviciu de transport maritim care privește

atât persoane, cât și mărfuri. Pe de altă parte, chiar dacă ar fi vorba doar de transportul de mărfuri, din dosarul acțiunii principale rezultă că, pentru o navă, prețul serviciilor de ancorare reprezintă mai puțin de 5 % din costurile portuare, care, în total, reprezintă 12-14 % din costul transportului, care este inclus în costul produselor transportate până la 5-10 %. Recurgerea la serviciile de amarare presupune un cost suplimentar de circa 0,5 % pentru produsele transportate.

31 În consecință, o reglementare precum cea care face obiectul acțiunii principale nu face nicio distincție în funcție de originea mărfurilor transportate, nu are ca obiect reglementarea schimburilor comerciale de mărfuri cu celelalte state membre și efectele restrictive pe care aceasta le-ar putea avea asupra liberei circulații a mărfurilor sunt prea aleatorii și prea indirecte pentru ca obligația pe care aceasta o impune să fie considerată ca fiind de natură să împiedice comerțul între statele membre (hotărârile din 14 iulie 1994, Peralta, C-379/92, Rec., p. I-3453, punctul 24, și din 5 octombrie 1995, Centro Servizi Spediporto, C-96/94, Rec., p. I-2883, punctul 41).

32 Prin urmare, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 30 din tratat nu se opune unei reglementări a unui stat membru, precum cea în speță, care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, ale căror nave fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei retribuiții mai mari decât costul efectiv al serviciului prestat, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive.

Cu privire la a treia întrebare

33 Prin a treia întrebare, care trebuie examinată înainte de a doua întrebare, pentru a utiliza în mod optim elementele contextului factual și juridic furnizate în dosar, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă articolele 3, 5, 85, 86 și 90 din tratat se opun unei reglementări a unui stat membru, care conferă întreprinderilor stabilite în acest stat dreptul exclusiv de a asigura serviciul de amarare, impune recurgerea la acest serviciu în schimbul unui preț mai mare decât costul efectiv al serviciilor prestate și prevede tarife diferite de la un port la altul pentru servicii echivalente.

34 Regulile de concurență din tratat se aplică sectorului transporturilor (a se vedea hotărârile din 17 noiembrie 1993, Reiff, C-185/91, Rec., p. I-5801, punctul 12, și din 9 iunie 1994, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, C-153/93, Rec., p. I-2517, punctul 12).

35 Articolele 85 și 86 din tratat, în sine, se referă numai la conduita întreprinderilor și nu vizează actele cu putere de lege și actele administrative adoptate de statele membre. Cu toate acestea, conform unei jurisprudențe constante, rezultă că articolele 85 și 86, coroborate cu articolul 5 din tratat, impun statelor membre să nu adopte sau să nu mențină în vigoare măsuri, fie ele de natură legislativă sau normativă, care ar putea elimina efectul util al regulilor de concurență aplicabile întreprinderilor (hotărârea Centro Servizi Spediporto, citată anterior, punctul 20, și jurisprudența citată).

Cu privire la articolele 86 și 90 din tratat

36 Instanța de trimitere întreabă dacă este vorba sau nu, din partea grupurilor de amarare din Genova și La Spezia, de un abuz de poziție dominantă pe care acestea o dețin pe o parte considerabilă din piața comună, ca urmare a drepturilor exclusive conferite de autoritățile publice italiene.

37 Există trei aspecte ale abuzului invocat în speță. Acesta constă în acordarea de drepturi exclusive grupurilor locale de amarare, care împiedică întreprinderile de navigație să recurgă la propriul personal pentru a efectua operațiuni de ancorare, în caracterul excesiv al prețului serviciului, care nu are legătură cu costul real al serviciului furnizat efectiv, și în stabilirea unor tarife diferite de la port la port pentru servicii echivalente.

38 În ceea ce privește definirea pieței în cauză, rezultă din decizia de trimitere că pe această piață sunt furnizate, în numele unor terți, servicii de amarare în porturile din Genova și La Spezia. Ținând seama, în special, de volumul traficului în porturile în cauză și de importanța acestor porturi în cadrul schimburilor intracomunitare, aceste piețe pot fi considerate ca reprezentând o parte considerabilă din piața comună (hotărârile din 10 decembrie 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Rec., p. I-5889, punctul 15, și din 12 februarie 1998, *Raso și alții*, C-163/96, nepublicată încă în Recueil, punctul 26)

39 În ceea ce privește existența unor drepturi exclusive, trebuie să se aducă aminte că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, o întreprindere care beneficiază de un monopol legal asupra unei părți importante din piața comună poate fi considerată ca ocupând o poziție dominantă în sensul articolului 86 din tratat (hotărârile din 23 aprilie 1991, *Hoefner și Elser*, C-41/90, Rec., p. I-1979, punctul 28; din 18 iunie 1991, *ERT*, C-260/89, Rec., p. I-2925, punctul 31; *Merci convenzionali porto di Genova*, citată anterior, punctul 14, și *Raso și alții*, citată anterior, punctul 25).

40 În continuare, este necesar să se precizeze că, deși simplul fapt de a crea o poziție dominantă prin acordarea unor drepturi exclusive, în sensul articolului 90 alineatul (1) din tratat, nu este, în sine, incompatibil cu articolul 86 din tratat, un stat membru încalcă interdicțiile prevăzute de aceste două dispoziții în cazul în care întreprinderea în cauză este determinată, prin simpla exercitare a drepturilor exclusive care i-au fost conferite, să abuzeze de situația sa dominantă sau în cazul în care aceste drepturi ar putea să creeze o situație în care această întreprindere este determinată să comită un astfel de abuz (hotărârile *Höfner și Elser*, citată anterior, punctul 29; *ERT*, citată anterior, punctul 37; *Merci convenzionali porto di Genova*, citată anterior, punctul 17; din 5 octombrie 1994, *Centre d'insémination de la Crespelle*, C-323/93, Rec., p. I-5077, punctul 18, și *Raso și alții*, citată anterior, punctul 27).

41 Rezultă că un stat membru poate, fără să încalce articolul 86 din tratat, să acorde drepturi exclusive, pentru prestarea unor servicii de amarare în porturile sale, unor grupuri locale de amarare, în măsura în care aceste grupuri nu abuzează de poziția lor dominantă sau nu sunt determinate în mod necesar să comită astfel de abuzuri.

42 Pentru a exclude existența unor astfel de abuzuri, grupurile de amarare din Genova și La Spezia invocă articolul 90 alineatul (2) din tratat. În special din această dispoziție rezultă că întreprinderile cărora li se încredințează gestionarea unui serviciu de interes economic general nu fac obiectul regulilor de concurență din tratat decât în măsura în care aplicarea acestor reguli nu împiedică îndeplinirea, în drept sau în fapt, a misiunii speciale care le-a fost încredințată. De asemenea, articolul 90 alineatul (2) din tratat precizează că, pentru a se aplica, trebuie ca, în plus, dezvoltarea schimburilor comerciale să nu fie afectată în asemenea măsură încât să contravină interesului Comunității.

43 Grupurile în cauză susțin că tarifele aplicate sunt indispensabile menținerii unui serviciu universal de amarare. Pe de o parte, tarifele includ o componentă corespunzătoare costului suplimentar presupus de menținerea unui serviciu universal de amarare. Pe de altă parte, diferențele de tarife de la un port la altul, care, conform dosarului, rezultă din luarea în considerare, la calcularea tarifelor, a factorilor de corecție care reflectă influența circumstanțelor locale – ceea ce tinde să indice că serviciile furnizate nu sunt echivalente – se justifică prin caracteristicile serviciului și necesitatea de a asigura acoperirea universală a acestuia.

44 Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă derogarea de la aplicarea normelor din tratat, prevăzută la articolul 90 alineatul (2) din tratat, poate fi aplicată. În acest scop, este necesar să se examineze dacă serviciul de ancorare poate fi considerat ca fiind un serviciu de interes economic general în sensul acestei dispoziții și, în cazul unui răspuns afirmativ, pe de o parte, dacă îndeplinirea acestei misiuni speciale nu poate să fie asigurată decât prin intermediul unor servicii al căror preț depășește costul efectiv al prestărilor și pentru care tarifele diferă de la port la port și, pe de altă parte, dacă dezvoltarea schimburilor comerciale nu este afectată într-o astfel de măsură încât să contravină interesului Comunității (a se vedea, în acest sens, hotărârea din 23 octombrie 1997, Comisia/Țările de Jos, C-157/94, Rec., p. I-5699, punctul 32).

45 Din dosarul acțiunii principale rezultă că operațiunile de amarare prezintă un interes economic general, care are caracteristici specifice în raport cu interesul prezentat de alte activități economice și care poate face ca aceste operațiuni să intre în sfera de aplicare a articolului 90 alineatul (2) din tratat. Operatorii serviciilor de amarare sunt obligați să furnizeze oricând și oricărui utilizator un serviciu universal de amarare, din motive de siguranță în apele portului. În orice caz, Republica Italiană a considerat că era necesar, în scopuri de siguranță publică, să acorde grupurilor locale de operatori dreptul exclusiv de a asigura serviciul universal de amarare.

46 În aceste condiții, includerea în prețul serviciului a unei componente destinate să acopere costul menținerii serviciului universal de amarare, în măsura în care aceasta corespunde costului suplimentar presupus de caracteristicile specifice ale acestui serviciu, și stabilirea, pentru acest serviciu, a unor tarife diferite în funcție de caracteristicile proprii fiecărui port nu sunt incompatibile cu articolul 86 și articolul 90 alineatul (1) din tratat.

47 În consecință, având în vedere că grupurilor de amarare li s-a încredințat efectiv de către statul membru gestionarea unui serviciu de interes economic general, în sensul articolului 90 alineatul (2) din tratat, și că sunt îndeplinite celelalte condiții de aplicare a derogării de la normele tratatului, prevăzută de această dispoziție, o reglementare precum cea în speță nu constituie o încălcare a articolului 86 din tratat, coroborat cu articolul 90 alineatul (1).

Cu privire la articolul 85 din tratat

48 Instanța națională întreabă, de asemenea, dacă procesul de stabilire a tarifelor serviciilor de amarare este compatibil cu articolul 85 din tratat.

49 Curtea a considerat că este vorba de o încălcare a articolelor 5 și 85 din tratat în cazul în care un stat membru impune sau favorizează adoptarea unor înțelegeri care contravin articolului 85 sau care consolidează efectele unor astfel de înțelegeri, sau care privează propria legislație de caracterul său național, prin încredințarea către operatorii privați a responsabilității de a adopta decizii de intervenție care afectează sectorul economic (hotărârea Centro Servizi Spediporto, citată anterior, punctul 21, și jurisprudența citată).

50 În această privință, este necesar să se observe, pe de o parte, că din dosarul acțiunii principale nu rezultă existența unei înțelegeri în sensul articolului 85 din tratat.

51 Într-adevăr, deși grupurile de operatori ai serviciilor de amarare constituie efectiv întreprinderi în sensul acestei ultime dispoziții, un acord între aceste grupuri la nivel național, dacă acesta există, nu are ca rezultat stabilirea unui preț comun pentru toate porturile, deoarece tariful este calculat pe baza unei formule matematice căreia i se aplică diverși factori de corecție legați de caracteristicile fiecărui port. Pe de altă parte, chiar dacă s-ar demonstra că porturile concurează pe aceeași piață geografică, ceea ce se presupune în ordonanța de trimitere, este la fel de dificil să se stabilească efectele restrictive ale unui eventual acord, în măsura în care sunt acordate drepturi exclusive în fiecare din porturile în cauză și, prin urmare, nu există niciun potențial concurent al grupului local de amarare. În consecință, din dosarul acțiunii principale nu rezultă că există un acord între întreprinderile care au ca obiect sau ca efect restricționarea concurenței.

52 Pe de altă parte, este necesar să se constate că din dosarul acțiunii principale nu rezultă nici că autoritățile italiene au încredințat competențele lor în materie de stabilire a tarifelor grupurilor de amarare din Genova și La Spezia. Într-adevăr, în fiecare din porturile în cauză, tarifele serviciilor de amarare au fost stabilite de autoritatea maritimă locală, în temeiul articolului 212 din regulament, pe baza unei formule generale, stabilită la nivel național de autoritățile publice și după consultarea nu numai a grupurilor de operatori în cauză, ci și a reprezentanților utilizatorilor și a agenților maritimi din porturile din Genova și La Spezia. Participarea operatorilor serviciilor de amarare la procedura administrativă de stabilire a tarifelor nu poate fi considerată ca fiind o înțelegere între operatori economici, pe care autoritățile publice au impus-o sau favorizat-o sau ale cărei efecte au fost consolidate de acestea.

53 În consecință, articolul 85 din tratat nu se opune unei reglementări precum cea care face obiectul acțiunii principale.

54 Având în vedere considerentele anterioare, este necesar să se răspundă că dispozițiile combinate de la articolele 5, 85, 86 și articolul 90 alineatul (1) din tratat nu se opun unei reglementări a unui stat membru precum cea în speță,

– care le conferă întreprinderilor stabilite în acest stat dreptul exclusiv de a asigura serviciul de amarare,

– care impune recurgerea la acest serviciu în schimbul unui preț care, în afara costului efectiv al serviciilor prestate, include un cost suplimentar care implică menținerea unui serviciu universal de amarare și

– care prevede tarife diferite de la un port la altul pentru a ține seama de caracteristicile proprii fiecărui port.

Cu privire la a doua întrebare

55 Prin a doua întrebare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă dispozițiile coroborate ale Regulamentului nr. 4055/86 și ale articolului 59 din tratat se opun unei reglementări a unui stat membru care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, atunci când navele acestora fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei remunerații, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive.

56 Conform unei jurisprudențe constante, articolul 59 din tratat nu impune doar eliminarea oricărei discriminări împotriva unui prestator de servicii pe baza naționalității sale, ci și eliminarea oricărei restricții, chiar și în cazul în care aceasta se aplică, fără distincție, prestatorilor naționali și celor din alte state membre, atunci când aceasta este de natură să interzică sau să împiedice în vreun fel activitățile prestatorului stabilit în alt stat membru, în care acesta prestează legal servicii similare (hotărârile din 25 iulie 1991, Säger, C-76/90, Rec., p. I-4221, punctul 12, și din 5 iunie 1997, SETTG, C-398/95, Rec., p. I-3091, punctul 16).

57 În această privință, astfel cum a subliniat avocatul general la punctul 35 din concluziile sale, regimul contestat nu pare să presupună nicio discriminare evidentă sau disimulată, care contravine articolului 59 din tratat și articolului 9 din Regulamentul nr. 4055/86.

58 Pe de o parte, obligația, impusă în portul din Genova, de a recurge la serviciile de amarare furnizate de grupul de amarare din Genova, se aplică tuturor întreprinderilor de transport maritim fără distincție. Pe de altă parte, în portul La Spezia, toți operatorii de nave care au un tonaj brut mai mare de 500 de tone trebuie să recurgă la serviciile grupului de

operatori ai serviciilor de amarare din La Spezia. O întreprindere, precum Corsica Ferries, care exploatează feriboturi, este, prin urmare, supusă aceleiași obligații de a recurge la serviciile de amarare ca și întreprinderile italiene de transport care exploatează nave cu o dimensiune echivalentă.

59 Este necesar să se precizeze, cu titlu introductiv, că, în privința unui eventual obstacol în calea libertății de a presta serviciul de amarare, este suficient să se facă trimitere la argumentele privind aplicarea derogării de la normele tratatului, prevăzută la articolul 90 alineatul (2) din tratat, pentru a concluziona că un astfel de obstacol, în cazul în care acesta există, nu contravine articolului 59 din tratat, din moment ce sunt întrunite condițiile de aplicare a articolului 90 alineatul (2).

60 În ceea ce privește posibila existență a unei restricții în calea libertății de a presta servicii de transport maritim, este necesar să se observe că serviciul de amarare constituie un serviciu tehnic nautic esențial pentru menținerea securității în apele porturilor, care are caracteristicile unui serviciu public (universalitate, continuitate, îndeplinirea unor cerințe de interes public, reglementarea și supravegherea de către autoritățile publice). Prin urmare, sub rezerva faptului că prețul suplimentar, raportat la costul efectiv al serviciilor, corespunde într-adevăr costului suplimentar implicat de menținerea unui serviciu universal de ancorare, obligația de a recurge la un serviciu local de amarare, chiar dacă aceasta ar putea constitui un obstacol în calea libertății de a presta servicii de transport maritim, ar putea fi justificată, în temeiul articolului 56 din Tratatul CE, de considerente de siguranță publică, invocate de grupurile de amarare și pe baza cărora a fost adoptată reglementarea națională privind amararea.

61 În consecință, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că dispozițiile Regulamentului nr. 4055/86 și ale articolului 59 din tratat nu se opun unei reglementări a unui stat membru, precum cea în speță, care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, atunci când navele acestora fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei remunerații, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive. O astfel de reglementare, chiar dacă ar constitui un obstacol în calea libertății de a presta servicii de transport maritim, este justificată prin considerente de siguranță publică, în sensul articolului 56 din tratat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

62 Cheltuielile efectuate de către guvernul italian, precum și de către Comisie, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile din acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA (Camera a cincea)

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către Tribunale di Genova, prin ordonanța din 5 iulie 1996, declară:

1) Articolul 30 din Tratatul CE nu se opune unei reglementări a unui stat membru, precum cea în speță, care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, ale căror nave fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei retribuiții mai mari decât costul efectiv al serviciului prestat, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive.

2) Dispozițiile coroborate de la articolele 5, 85, 86 și articolul 90 alineatul (1) din Tratatul CE nu se opun unei reglementări a unui stat membru precum cea în speță,

– care le conferă întreprinderilor stabilite în acest stat dreptul exclusiv de a asigura serviciul de amarare,

– care impune recurgerea la acest serviciu în schimbul unui preț care, în afara costului efectiv al serviciilor prestate, include un cost suplimentar care implică menținerea unui serviciu universal de amarare, și

– care prevede tarife diferite de la un port la altul pentru a ține seama de caracteristicile proprii fiecărui port.

3) Dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicarea a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe și ale articolului 59 din tratat nu se opun unei reglementări a unui stat membru, precum cea în speță, care impune întreprinderilor de transport maritim stabilite în alt stat membru, atunci când navele acestora fac escală în porturile din primul stat membru, să apeleze, în schimbul unei remunerații, la serviciile grupurilor locale de amarare, care dețin concesiuni exclusive. O astfel de reglementare, chiar dacă ar constitui un obstacol în calea libertății de a presta servicii de transport maritim, este justificată prin considerente de siguranță publică, în sensul articolului 56 din Tratatul CE.

Gulmann

Wathelet

Moitinho de Almeida

Puissochet

Sevón

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 18 iunie 1998.

Grefier
R. Grass

Președintele Camerei a cincea
C. Gulmann