

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

18. lipnja 1998.(*)

Sloboda pružanja usluga – Pomorski promet – Poduzeća s isključivim pravima – Usluge
veza za plovila u lukama – Usklađenost s pravilima tržišnog natjecanja – Tarife

U predmetu C-266/96,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku, na temelju članka 177. Ugovora o EZ-u, koji je uputio Tribunale di Genova (Sud u Genovi, Italija), u sporu koji se vodi pred tim sudom između

Corsica Ferries France SA,

i

Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione,

o tumačenju članaka 3., 5., 30., 59., 85., 86. i članka 90. stavka 1. Ugovora o EZ-u i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja (SL L 378, 1986., str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 8., str. 3. – 5.),

SUD (peto vijeće),

u sastavu: C. Gulmann, predsjednik vijeća, M. Wathelet (izvjestitelj), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet i L. Sevón, suci,

nezavisni odvjetnik: N. Fennely,

tajnik: D. Loterman-Hubeau, glavna administratorica,

uzimajući u obzir pisana očitovanja koja su podnijeli:

- za Corsica Ferries France SA, G. Conte i G. Giacomini, odvjetnici u Genovi,
- za Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl, A. Tizzano, odvjetnik u Napulju, i F. Munari, odvjetnik u Genovi,

- za Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl., S. M. Carbone i G. Sorda, odvjetnici u Genovi, i G. M. Roberti, odvjetnik u Napulju,
- za talijansku vladu, profesor U. Leanza, voditelj pravne službe Ministarstva vanjskih poslova, u svojstvu agenta, uz asistenciju P. G. Ferrija, *avvocato dello Stato*,
- za Komisiju Europskih zajednica, G. Marengo, glavni pravni savjetnik, i L. Pignataro, članica pravne službe, u svojstvu agenata,

uzimajući obzir izvještaj za raspravu,

saslušavši usmena očitovanja društva Corsica Ferries France SA, koje zastupaju G. Conte i G. Giacomini, društva Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl, koje zastupa F. Munari, društva Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, koje zastupaju S. M. Carbone, G. Sorda i G. M. Roberti, talijanske vlade, koju zastupa G. Aiello, *avvocato dello Stato*, i Komisije, koju zastupa L. Pignataro, na raspravi održanoj 6. studenoga 1997.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi od 22. siječnja 1998.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Rješenjem od 5. srpnja 1996., koje je Sud zaprimio 2. kolovoza 1996., Tribunale di Genova (Sud u Genovi, Italija) uputio je Sudu, na temelju članka 177. UEZ-a, niz pitanja s ciljem donošenja prethodne odluke o tumačenju, s jedne strane, članaka 3., 5., 30., 59., 85., 86. i članka 90. stavka 1. UEZ-a i, s druge strane, Uredbe Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja (SL L 378, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 8., str. 3.–5.).
- 2 Ta su pitanja postavljena u okviru postupka između društva Corsica Ferries France SA (u daljnjem tekstu: Corsica Ferries) i društava Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl (pružatelj usluga veza u luci Genova, u daljnjem tekstu: pružatelj usluga veza u Genovi) i Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (pružatelj usluga veza u luci La Spezia, u daljnjem tekstu: pružatelj usluga veza u La Speziji) te Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Ministarstvo prometa i pomorstva).

- 3 Corsica Ferries je društvo osnovano prema francuskom pravu koje od 1. siječnja 1994. u svojstvu društva za pomorski prijevoz obavlja redoviti linijski prijevoz trajektom između Korzike i nekoliko talijanskih luka, uključujući Genovu i La Speziju. U tu svrhu koristi se trajektima pod panamskom zastavom na temelju brodarskog ugovora na vrijeme u vlasništvu društva Tourship Ltd., s poslovnim nastanom u Jerseyju. Društvima Corsica Ferries i Tourship Ltd. upravlja Tourship SA, društvo osnovano prema luksemburškom pravu, s poslovnim nastanom u Luxembourgju. U razdoblju od 1994. do 1996. društvo Corsica Ferries plaćalo je privezivačima u Genovi i La Speziji različite iznose za usluge veza (vezivanje i odvezivanje plovila) kod pristajanja plovila kojima oni prometuju u tim lukama.
- 4 Društvo Corsica Ferries plaćanja je uvijek obavljalo s otvorenom rezervom, ističući da je obveza korištenja usluga tih društava predstavljala prepreku slobodnom kretanju robe i slobodi pružanja usluga i da su se naplaćivani iznosi temeljili na tarifi koja nije imala veze s troškom stvarno pruženih usluga i koja je utvrđena protivno pravilima o tržišnom natjecanju prava Zajednice.
- 5 Dana 2. srpnja 1996. društvo Corsica Ferries je na temelju članka 633. talijanskog zakona o parničnom postupku pred Tribunale di Genova (Sud u Genovi) podnijelo tužbu s ciljem da se pružatelju usluga veza u Genovi naloži plaćanje iznosa od 669.838.425 lira, pružatelju usluga veza u La Speziji 188.472.802 lira te, solidarno, Ministarstvu prometa i pomorstva iznos od 858.311.227 lira, uključujući kamate na te iznose. Društvo Corsica Ferries tvrdilo je da je takav nalog opravdan jer isplata koju je izvršilo nije imala pravnu osnovu. S tim u vezi iznijelo je dva niza argumenata.
- 6 Prvo, tarife naplaćene za poslove veza u lukama koje su predmet glavnog postupka nisu imale veze s troškovima usluga koje su pružatelji usluga veza stvarno pružili plovilima te su se, nadalje, razlikovale od luke do luke, tako da je došlo do kršenja slobode pružanja usluga, koja se u pomorskom sektoru jamči Uredbom br. 4055/86, i slobode kretanja robe, koja se jamči člankom 30. Ugovora o EZ-u.
- 7 Drugo, ti su iznosi zaračunani protivno pravilima tržišnog natjecanja. Ne samo da su tarife rezultat sporazuma između udruženja poduzetnika, što je zabranjeno člankom 85. Ugovora, nego su pružatelji usluga veza u Genovi i La Speziji zlorabili svoj vladajući položaj na znatnom dijelu zajedničkog tržišta, protivno članku 86. Ugovora, naplaćivanjem nepoštene tarifne stope, sprječavanjem društva za pomorski prijevoz da koristi svoje kvalificirano osoblje za obavljanje poslova veza te naplaćivanjem tarifa koje su se razlikovale od luke do luke za istovjetne usluge pružene istovjetnim plovilima.
- 8 U potporu svojem zahtjevu da Talijanska Republika izvrši solidarno plaćanje iznosa koje potražuje, društvo Corsica Ferries tvrdi da je navedena država odgovorna jer nije intervenirala kako bi zaustavila povredu prava Zajednice, zbog čega se to društvo smatra oštećenim.
- 9 Iz propisa koji se primjenjuju u predmetu u glavnom postupku proizlazi da su usluge veza uređene propisom Codice della navigazione (Pomorski zakonik, u daljnjem

tekstu: zakonik), uredbom Regolamentoo per la navigazione marittima (Uredba o pomorskoj plovidbi, u daljnjem tekstu: uredba) i, za svaku luku, odredbama koje donosi nadležna lokalna pomorska uprava.

10 U skladu s člancima 62. i 63. zakonika, upravitelj luke regulira i nadzire uplovljavanje i isplavljavanje, kretanje, sidrenje i pristajanje plovila u luku, nalaže poslove priveza i odveza, prema potrebi organizira službeno izvršenje naloženih poslova na trošak samih plovila, a u krajnjoj nuždi i rezanje konopa za privez.

11 U skladu s člankom 116. zakonika, privezivači ulaze u kategoriju osoblja lučkih službi. Specifična pravila koja se na njih primjenjuju sadržana su u poglavlju VI. (članci 208. do 214.) uredbe. Člankom 209. reguliranje usluge veza povjerava se upravitelju luke koji je dužan pobrinuti se za to da se ta usluga pruža ispravno i u skladu s potrebama luke te može, između ostalog, osnovati službu za pružanje usluga veza u lukama u kojima za to postoji potreba. Konačno, člankom 212. uredbe predviđeno je da tarife za usluge veza u svakoj luci određuje upravitelj luke.

12 Konkretni propis koji se primjenjuje na luku Genova uključuje Uredbu br. 759 od 1. lipnja 1953., koju je donio predsjednik Consorzio autonomo del porto di Genova (Nezavisni konzorcij luke Genova), koji je osnovao službu za pružanje usluga veza u Genovi, te Uredbu o uslugama pomorskog prijevoza i lučkoj policiji, donesenu 1. ožujka 1972., čiji članak 13. propisuje:

„korištenje usluga osoblja za privez i odvez plovila nije obvezno...

Međutim, ako plovilo ne zatraži usluge privezivača, poslove veza mora obaviti isključivo posada plovila.”

13 Prema mišljenju nacionalnog suda, drugi stavak te odredbe zapravo čini korištenje usluga veza u Genovi obveznim.

14 Posebni propisi koji se primjenjuju na luku La Spezia sadržani su u Dekretu br. 20 od 16. srpnja 1968. voditelja pomorskog okruga La Spezia. Člankom 1. tog dekreta osniva se privezivačka služba. Prema članku 2., ta služba

„obavlja privez i odvez plovila te se brine za sigurnost u luci. Navedena usluga obvezna je za plovila bruto registrirane tonaže veće od 500 tona. Plovila manje tonaže obavljaju taj manevar uz pomoć vlastite posade pod uvjetom da ne ometaju promet i ne ugrožavaju sigurnost luke ili osoblja. Strogo je zabranjeno koristiti usluge bilo kojeg drugog izvođača koji ne pripada gore spomenutoj privezivačkoj službi.”

15 Što se tiče određivanja tarifa za privez, njihov prikaz u rješenju kojim je sud uputio zahtjev, u okviru skraćenog postupka *ex parte* koji stoga navodi samo činjenice i pravne argumente društva Corsica Ferries, razlikuje se od prikaza koji su dostavile privezivačke službe u Genovi i La Speziji te talijanska vlada i Komisija. Unatoč pitanju koje je Sud o tome u pisanom obliku postavio društvu Corsica Ferries, određeni aspekti nisu se mogli utvrditi jer stranke u nekim aspektima zastupaju različita tumačenja.

- 16 Na temelju rješenja kojim je sud uputio zahtjev ne postoji zakonodavni tekst koji određuje kriterije prema kojima voditelj svakog pomorskog okruga mora odrediti tarife za usluge veza. Te se tarife ponekad određuju nakon što poduzetnici u sektoru postignu dogovor, a zatim se provode upravnim aktom.
- 17 Međutim, prema mišljenju privezivača u Genovi i La Speziji te talijanske vlade i Komisije, treba uzeti u obzir Zakon br. 160/89 od 5. svibnja 1989. (GURI br. 139. od 16. lipnja 1989.), koji u članku 9. stavku 7. propisuje da ministar nadležan za trgovačku mornaricu donosi pravila kojima se usklađuju tarife lučkih usluga na nacionalnoj razini, nakon savjetovanja s najreprezentativnijim sindikalnim organizacijama u sektoru na nacionalnoj razini, drugim socijalnim partnerima i predmetnim trgovačkim društvima. Tako propisano restrukturiranje tarifa posebno je uređeno Okružnicom br. 8/1994. od 19. rujna 1994. ministra trgovačke mornarice, kojom su određeni kriteriji kojih se lučke uprave moraju pridržavati pri utvrđivanju tarifa.
- 18 Prema tim istim strankama, tarife se stoga obračunavaju na temelju formule čiji je cilj proporcionalna raspodjela troškova za obavljanje usluge veza između različitih klasa korisnika luke. U svrhu primjene tarifa korisnici su razvrstani u različite kategorije na temelju bruto tonaže plovila te mogu tražiti popuste za određene kategorije plovila, kao što su trajekti za automobile, ili popuste vezane uz učestalost pristajanja. Razina tarife, koja vrijedi dvije godine, izračunava se na temelju predviđenog ukupnog prometa za svakog privezivača, što ovisi o količini prometa u luci. Prije nego što lučka uprava odluči usvojiti tarifu za svaku luku, zainteresirane strane, kako na strani potražnje tako i na strani ponude, mogu iznijeti svoje stajalište..
- 19 Tarife za luke u Genovi i La Speziji objavljene su rješenjima od 20. listopada 1994. odnosno 27. rujna 1994.
- 20 Prema Tribunale di Genova (Sud u Genovi), privezivačke službe u Genovi i La Speziji pružaju usluge društvu Corsica Ferries, koje i samo pruža usluge koje ulaze u područje primjene Uredbe br. 4055/86, pri čemu su te službe, u smislu članka 90. stavka 1. Ugovora, poduzetnici s isključivim pravima na znatnom dijelu zajedničkog tržišta. Pitajući se mogu li priroda isključivih prava, obvezni karakter usluge, metode određivanja tarifa i njihov iznos spriječiti trgovinu robom i uslugama unutar Zajednice i navesti poduzetnike kojima su dodijeljena ta isključiva prava da zloupotrijebe svoj vladajući položaj utječući na trgovinu između država članica, budući da troškove snose poduzetnici koji pružaju usluge prijevoza među državama članicama, nacionalni sud odlučio je obustaviti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„(1) Treba li se članak 30. Ugovora tumačiti na način da onemogućuje da propisi i/ili upravna praksa države članice poduzećima za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugoj državi članici zabranjuje privez njihovih plovila prilikom pristajanja u luke te države članice ili odvez prilikom odlaska iz njih, osim u slučaju ako koriste usluge lokalnih poduzetnika koji imaju isključivu koncesiju nad infrastrukturom za privez i odvez, što podrazumijeva da se tim poduzetnicima plaćaju naknade koje nisu razmjerne stvarnom trošku pruženih usluga?

(2) Protivi li se Uredbi Vijeća (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986., u vezi s člankom 59. Ugovora, zahtjev prema kojemu su u državi članici usluge veza obvezne te se poduzećima za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugoj državi članici, prilikom dolaska plovila te države članice u luke prve države članice ili odlaska iz njih, naplaćuju tarife koje nisu određene zakonom već se temelje na diskrecijskom pravu upravnog odlučivanja?

(3) Protivi li se kombiniranim odredbama članaka 3., 5., članka 90. stavka 1. te članaka 85. i 86. Ugovora propis ili upravna praksa države članice koja poduzetniku s poslovnim nastanom u toj državi daje isključivo pravo pružanja usluga veza na način da navedene usluge mogu postati obvezne, da se za njih naplaćuju naknade koje nisu razmjerne stvarnom trošku pruženih usluga, da se primjenjuju tarife utvrđene sporazumom i/ili na temelju diskrecijske ovlasti uprave te da se nameću tarife koje se razlikuju od luke do luke čak i za istovjetne usluge?"

Dopuštenost

- 21 Kako talijanska vlada tako i pružatelji usluga veza u Genovi i La Speziji doveli su u pitanje dopuštenost prethodnih pitanja postavljenih, prvo, zbog prirode postupka pred nacionalnim sudom te, drugo, upitne relevantnosti pitanja za rješavanje predmeta pred tim sudom.
- 22 Prvo, što se tiče prirode postupka pred nacionalnim sudom, talijanska vlada ističe da je riječ o skraćenom postupku *ex parte* koji može pokrenuti svatko tko traži ovrhu na temelju pisanog dokaza za ishođenje platnog naloga bez saslušanja druge strane, a eventualna kontradiktorna rasprava odvija se tek nakon što stranka kojoj je naloženo plaćanje uložila na to prigovor. Prema talijanskoj vladi, s obzirom na to da se radi o kontradiktornom postupku te da nije moguće pribaviti dokaze osim pisanih dokaza koje je dostavio podnositelj zahtjeva, Sud ne raspolaže svim potrebnim informacijama kako bi se odgovorilo na pitanja koja se, budući da se tiču tržišnog natjecanja, odnose na složene pravne i činjenične okolnosti.
- 23 U tom pogledu valja imati na umu da je Sud već utvrdio da predsjednik talijanskog suda, odlučujući o zahtjevu u skraćenom postupku *ex parte* predviđenom talijanskim zakonom o građanskom postupku, obnaša sudačku dužnost u smislu članka 177. Ugovora te da taj članak ne čini nadležnost suda ovisnom o kontradiktornoj prirodi postupka tijekom kojeg nacionalni sud upućuje prethodna pitanja Sudu (presuda od 17. svibnja 1994., *Corsica Ferries*, C-18/93, Zb., str. I-1783., t. 12., i navedena sudska praksa).
- 24 No, valja dodati da je u kontekstu takvih postupaka također nužno da nacionalni sud dostavi Sudu detaljan i potpun izvještaj o činjeničnom i pravnom okviru.
- 25 Potrebno je ustvrditi da u ovom slučaju opis činjeničnog i pravnog okvira ima nedostatke kojima se Sud sprječava da dovoljno precizno odgovori na neka postavljena pitanja. Bez obzira na to, informacije u spisu omogućavaju Sudu da donese odluku iako će neke aspekte postavljenih pitanja ostaviti otvorenima.

- 26 Što se tiče relevantnosti postavljenih pitanja, privezivačke službe u Genovi i La Speziji ustvrdile su da se zahtjevom pred nacionalnim sudom pokušava dobiti povrat svih iznosa koje im je uplatilo društvo Corsica Ferries. S obzirom na to da bi u svakom slučaju imale pravo na određenu naknadu jer su usluge veza zaista bile pružene, zahtjev društva Corsica Ferries ne ispunjava jedan od zahtjeva predviđenih člankom 633. talijanskog zakona o građanskom postupku, to jest postojanje neupitnog duga. Stoga zaključuju da odgovor na postavljena prethodna pitanja neće utjecati na rješavanje spora u glavnom postupku.
- 27 S tim u vezi valja istaknuti da prema ustaljenoj sudskoj praksi sami nacionalni sudovi, pred kojima se odvija glavni postupak i koji moraju preuzeti odgovornost za presudu, moraju odlučiti, uzimajući u obzir posebnosti svakog predmeta, o nužnosti prethodne odluke kako bi mogli donijeti presudu i relevantnosti pitanja koja upućuju Sudu. Odbijanje zahtjeva nacionalnog suda moguće je samo ako je jasno da traženo tumačenje prava Zajednice nema veze sa stvarnom prirodom ili predmetom spora u glavnom postupku (vidjeti presudu od 6. srpnja 1995., BP Soupergaz, C-62/93, Zb., str. I-1883., t. 10., i od 26. listopada 1995., Furlanis, C-143/94, Zb., str. I-3633., t. 12.). No, to ovdje nije slučaj.
- 28 Stoga je zahtjev za prethodnu odluku dopušten.

Prvo pitanje

- 29 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita protivi li se članku 30. Ugovora propis države članice koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugim državama članicama, čiji brodovi pristaju u lukama prve države članice, zahtijeva da se koriste uslugama privezivača koji su nositelji isključivih koncesija uz naknadu veću od stvarnog troška pružene usluge. Nacionalni sud pita protivi li se članku 30. Ugovora propis u glavnom postupku, iako se ne odnosi izravno na robu, utoliko što ima za učinak porast cijene prijevoza te na taj način ometa uvoz robe iz drugih država članica.
- 30 Valja istaknuti da se u predmetu u glavnom postupku propis primjenjuje na svako plovilo, bilo ono talijansko ili iz neke druge države, koje pristaje u jednoj od predmetnih luka. Prema zahtjevu iz tog propisa moraju se, uz naknadu, koristiti usluge lokalnih privezivača koji imaju isključivu koncesiju za privez i odvez. Što se tiče eventualnih učinaka tog zahtjeva na slobodno kretanje robe, valja istaknuti da je, s jedne strane, ovdje zapravo riječ o pružanju usluge pomorskog prijevoza koji se odnosi i na osobe i na robu. S druge strane, kad bi bila riječ samo o prijevozu robe, iz spisa glavnog postupka proizlazi da, za jedno plovilo, cijena usluga veza iznosi manje od 5 % troškova luke koji ukupno predstavljaju od 12 % do 14 % troškova prijevoza, a što je između 5 % i 10 % cijene proizvoda koji se prevoze. Korištenje usluga veza predstavlja za robu koja se prevozi dodatan trošak od otprilike 0,05 %.
- 31 Stoga propis kao što je onaj u predmetu u glavnom postupku ne čini razliku s obzirom na podrijetlo robe koja se prevozi, njegova svrha nije uređivanje trgovine robom s drugim državama članicama, a ograničavajući učinci koje može imati na slobodno

kretanje robe previše su neizvjesni i neizravni kako bi se moglo smatrati da obveza koju nameće može ometati trgovinu između država članica (presude od 14. srpnja 1994., Peralta, C-379/92, Zb., str. I-3453., t. 24., i od 5. listopada 1995., Centro Servizi Spediporto, C-96/94, Zb., str. I-2883., t. 41.).

- 32 Stoga na prvo pitanje valja odgovoriti da se članku 30. UEZ-a ne protivi propis države članice koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugim državama članicama čiji brodovi pristaju u lukama prve države članice zahtijeva da se uz naknadu veću od stvarnog troška pružene usluge koriste uslugama lokalnih privezivača koji su nositelji isključivih koncesija.

Treće pitanje

- 33 U trećem pitanju, koje valja razmotriti prije drugoga kako bi se na najbolji mogući način iskoristile informacije o činjeničnom i pravnom okviru iz spisa, nacionalni sud u biti pita protivi li se člancima 3., 5., 85. i 90. Ugovora propis države članice kojim se poduzetnicima s poslovnim nastanom u toj državi dodjeljuje isključivo pravo pružanja usluga veza i zahtijeva da se te usluge koriste uz naknadu veću od stvarnog troška pruženih usluga te predviđa tarife koje se razlikuju od luke do luke za istovjetne usluge.
- 34 Pravila tržišnog natjecanja utvrđena u Ugovoru primjenjuju se na sektor prijevoza (vidjeti presude od 17. studenoga 1993., Reiff, C-185/91, Zb., str. I-5801., t. 12., i od 9. lipnja 1994., Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, C-153/93, Zb., str. I-2517., t. 12.).
- 35 Članci 85. i 86. Ugovora sami po sebi odnose se samo na ponašanje poduzetnika, a ne i na zakone i propise koje donose države članice. Međutim, iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da članak 84. Ugovora, zajedno s člankom 5., sprječava države članice da poduzimaju ili održavaju na snazi zakonske mjere ili propise koji bi mogli poništiti koristan učinak pravila o tržišnom natjecanju primjenjivih na poduzetnike (gore navedena presuda Centro Servizi Spediporto, t. 20., i navedena sudska praksa).

Tumačenje članka 86. i 90. Ugovora

- 36 Nacionalni sud pita zloupotrebjavaju li pružatelji usluga veza u Genovi i La Speziji svoj vladajući položaj na znatnom dijelu zajedničkog tržišta putem isključivih prava koja su im dodijelila talijanska javna tijela.
- 37 Tri su aspekta navodne zloporabe u ovome slučaju. To su dodjela isključivih prava lokalnim privezivačima, čime se društvima za pomorski prijevoz onemogućuje korištenje vlastitog osoblja za obavljanje poslova veza, previsoka cijena usluge koja nije povezana sa stvarnim troškom pružene usluge, te utvrđivanje tarifa koje se za istovjetne usluge razlikuju od luke do luke.
- 38 Kada je riječ o razgraničenju predmetnog tržišta, iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da je to tržište ono na kojem se obavlja usluga veza u ime trećih strana u

lukama Genova i La Spezia. Uzimajući u obzir posebno količinu prometa u tim lukama i važnost tih luka u trgovini unutar Zajednice, ta se tržišta mogu smatrati znatnim dijelom zajedničkog tržišta (vidjeti presude od 10. prosinca 1991., *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Zb., str. I-5889., t. 15., i od 12. veljače 1998., *Raso i dr.*, C-163/96, Zb., str. I-533., t. 26.).

- 39 Što se tiče postojanja isključivih prava, valja imati na umu da se prema ustaljenoj sudskoj praksi poduzetnik koji ima zakonski monopol na znatnom dijelu zajedničkog tržišta može smatrati poduzetnikom koji ima vladajući položaj u smislu članka 86. Ugovora (presuda od 23. travnja 1991., *Höfner et Elser*, C-41/90, Zb., str. I-1979., t. 28.; od 18. lipnja 1991., *ERT*, C-260/89, Zb., str. I-2925., t. 31.; gore navedena presuda *Merci convenzionali porto di Genova*, t. 14., i gore navedena presuda *Raso i dr.*, t. 25.).
- 40 Nadalje, valja istaknuti da iako činjenica da se dodjeljivanjem isključivih prava stvara vladajući položaj u smislu članka 90. stavka 1. Ugovora nije sama po sebi suprotna članku 86. Ugovora, država članica krši zabrane propisane tim dvjema odredbama samo kada je predmetni poduzetnik doveden u položaj u kojem samim korištenjem svojih isključivih prava koja su mu dodijeljena može zloupotrijebiti vladajući položaj ili kada ta prava mogu stvoriti situaciju koja potiče poduzetnika da počini takve zloupotrebe (gore navedena presuda *Höfner i Elser*, t. 29.; gore navedena presuda *ERT*, t. 37.; gore navedena presuda *Merci Convenzionali Porto di Genova*, t. 17.; presuda od 5. listopada 1994., *Centre d'Insemination de la Crespelle*, C-323/93, Zb., str. I-5077., t. 18., i gore navedena presuda *Raso i dr.*, t. 27.).
- 41 Iz navedenoga slijedi da država članica može, bez povrede članka 86. Ugovora, dodijeliti privezivačima isključiva prava za pružanje usluga veza u svojim lukama pod uvjetom da ne zloupotrebjavaju vladajući položaj ili da se ne dovedu u situaciju da ga zloupotrebjavaju.
- 42 Kako bi isključili takvu zloporabu, privezivači u Genovi i La Speziji pozivaju se na članak 90. stavak 2. Ugovora, koji između ostaloga propisuje da se na poduzetnike zadužene za upravljanje uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuju pravila tržišnog natjecanja iz Ugovora sve dok primjena tih pravila pravno ili činjenično ne ugrožava ostvarivanje posebne zadaće koja im je povjerena. Članak 90. stavak 2. Ugovora dalje propisuje da se radi njegove primjene ne smije utjecati na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Zajednice.
- 43 Oni smatraju da su tarife koje se primjenjuju neophodne da bi se održala univerzalna usluga veza. S jedne strane, te tarife uključuju komponentu koja odgovara dodatnom trošku pružanja univerzalne usluge veza. S druge strane, razlike u tarifama od luke do luke koje su, prema spisu, rezultat uzimanja u obzir korektivnih faktora koji odražavaju utjecaj lokalnih okolnosti pri izračunu tarifa – što upućuje na to da usluge koje se pružaju nisu istovjetne – opravdane su značajkama usluge i potrebom da se osigura univerzalna usluga.

- 44 Stoga valja ispitati može li se primijeniti odstupanje od primjene pravila Ugovora predviđene člankom 90. stavkom 2. Ugovora. S tim je ciljem potrebno utvrditi može li se usluga veza smatrati uslugom od općeg gospodarskog interesa u smislu te odredbe te, ako može, kao prvo, može li se obavljanje te zadaće osigurati samo putem usluga za koje je naknada veća od njihovog stvarnog troška te za koje se tarifa razlikuje od luke do luke i, kao drugo, je li utjecaj na razvoj trgovine takav da je u suprotnosti s interesima Zajednice (vidjeti, u tom smislu, presudu od 23. listopada 1997., Komisija/Nizozemska, C-157/94, Zb., str. I-5699., t. 32.).
- 45 Iz spisa predmeta u glavnom postupku razvidno je da su poslovi veza od općeg gospodarskog interesa koji ima specifične karakteristike u odnosu na one drugih gospodarskih djelatnosti i zbog kojih mogu biti obuhvaćeni područjem primjene članka 90. stavka 2. Ugovora. Naime, privezivači su obvezni u svakom trenutku i svakom korisniku pružiti univerzalnu uslugu veza, i to iz sigurnosnih razloga u vodama luke. U svakom slučaju, Talijanska Republika mogla je smatrati da je u cilju javne sigurnosti nužno lokalnim privezivačkim službama dodijeliti isključivo pravo pružanja univerzalne usluge veza.
- 46 U tim okolnostima nije u suprotnosti s člankom 86. i člankom 90. stavkom 1. Ugovora u cijenu usluge uključiti komponentu čija je svrha pokriti trošak održavanja univerzalne usluge veza sve dok to odgovara dodatnom trošku koji iziskuju specifične karakteristike te usluge, i propisati za tu uslugu različite tarife ovisno o karakteristikama specifičnim za svaku luku.
- 47 Stoga, budući da je privezivačkim službama država članica u biti povjerila upravljanje uslugom od općeg gospodarskog interesa u smislu članka 90. stavka 2. Ugovora te da su zadovoljeni i ostali uvjeti za primjenu odstupanja od primjene pravila Ugovora propisanih tom odredbom, propis kao što je onaj u ovom predmetu ne predstavlja povredu kombiniranih odredbi članka 86. i članka 90. stavka 1. Ugovora.
- Članak 85. Ugovora
- 48 Nacionalni sud također pita je li postupak kojim su utvrđene tarife za usluge veza u skladu s člankom 85. Ugovora.
- 49 Sud je već utvrdio povredu članaka 5. i 85. kada država članica bilo nameće ili potiče sklapanje sporazuma protivnih članku 85. UFEU-a ili osnažuje učinke takvih sporazuma, bilo vlastitim propisima oduzima državni karakter prenošenjem ovlasti donošenja odluka o intervenciji od gospodarskog interesa na privatne subjekte (vidjeti gore navedenu presudu Centro Servizi Spediporto, t. 21., i navedenu sudsku praksu).
- 50 S tim u vezi valja prvo istaknuti da spis predmeta u glavnom postupku ne ukazuje na postojanje bilo kakvog sporazuma u smislu članka 85. Ugovora.
- 51 Iako privezivačke službe jesu poduzetnici u smislu te odredbe, svi sporazumi koji možda postoje između njih na nacionalnoj razini nemaju za posljedicu utvrđivanje zajedničke cijene za sve luke budući da se tarifa izračunava na temelju matematičke

formule na koju se primjenjuju korektivni faktori povezani s karakteristikama svake luke. Štoviše, čak i kad bi se pokazalo da se te luke međusobno natječu unutar istog tržišta u zemljopisnom smislu, što se pretpostavlja u zahtjevu za prethodnu odluku, teško je utvrditi ograničavajuće učinke nekog sporazuma budući da su isključiva prava dodijeljena u svakoj od predmetnih luka te stoga ne postoji potencijalni konkurent lokalnoj privezivačkoj službi. Slijedom navedenog, iz spisa predmeta u glavnom postupku ne proizlazi da postoji sporazum među poduzetnicima čija je svrha ili učinak ograničavanje tržišnog natjecanja.

- 52 S druge strane valja primijetiti da iz spisa nije razvidno ni da su talijanska tijela delegirala svoje ovlasti u vezi s određivanjem tarifa privezivačkim službama u Genovi i La Speziji. U svakoj od predmetnih luka tarife za usluge veza odredile su lokalne pomorske uprave, prema članku 212. uredbе, na temelju opće formule koju su na nacionalnoj razini utvrdila tijela javne vlasti nakon savjetovanja ne samo s dotičnim privezivačkim službama, nego i s predstavnicima korisnika i pomorskim agentima u lukama Genova i La Spezia. Sudjelovanje privezivača u upravnom postupku određivanja tarifa ne može se smatrati sporazumom između gospodarskih subjekata koji su tijela javne vlasti nametnula ili mu pogodovala ili čije su učinke pojačala.
- 53 Iz toga slijedi da se članku 85. Ugovora ne protivi propis kao što je onaj o kojemu je riječ u glavnom postupku.
- 54 S obzirom na navedeno, na treće pitanje valja odgovoriti da se kombiniranim odredbama članaka 5., 85. i 86. te članka 90. stavka 1. Ugovora ne protivi propis države članice kao što je onaj u ovom predmetu
- koji poduzetnicima s poslovnim nastanom u toj državi dodjeljuje isključivo pravo pružanja usluga veza,
 - koji zahtijeva da se te usluge koriste po cijeni koja, uz stvaran trošak pružene usluge, uključuje i dodatak za održavanje univerzalne usluge veza, te
 - koji propisuje tarife koje se razlikuju od luke do luke kako bi se uzele u obzir specifične karakteristike svake luke.

Drugo pitanje

- 55 Drugim pitanjem nacionalni sud u biti pita protivi li se odredbama Uredbe br. 4055/96 u vezi s člankom 59. Ugovora propis države članice koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugim državama članicama zahtijeva da pri pristajanju u lukama te države članice koriste, uz naknadu, usluge lokalnih privezivačkih službi koje su nositelji isključivih koncesija.
- 56 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, članak 59. Ugovora propisuje ne samo uklanjanje svakog oblika diskriminacije pružatelja usluge na osnovi njegovog državljanstva, već i ukidanje svakog ograničenja, čak i ako se primjenjuje bez razlike na vlastite državljane koji pružaju usluge i na one iz drugih država članica, ako je to ograničenje

takvo da bi moglo zabraniti ili na neki drugi način spriječiti aktivnosti pružatelja usluga s poslovnim nastanom u drugoj državi članici u kojoj on zakonito pruža slične usluge (vidjeti presude od 25. srpnja 1991., Säger , C-76/90, Zb., str. I-4221., t. 12., i od 5. lipnja 1997., SETTG, C-398/95, Zb., str. I-3091., t. 16.).

- 57 U tom pogledu, kako je istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 35. svojeg mišljenja, čini se da sporni propis ne potiče nikakvu otvorenu ili prikrivenu diskriminaciju protivnu članku 59. Ugovora i članku 9. Uredbe br. 4055/86.
- 58 S jedne strane, u luci Genova, obveza korištenja usluga veza koju pružaju privezivačke službe u Genovi primjenjuje se bez razlike na sva društva za pomorski prijevoz. S druge strane, u luci La Spezia, svi prijevoznici čija plovila prelaze bruto tonažu od 500 tona moraju koristiti usluge privezivačkih službi u La Speziji. Društvo kao što je Corsica Ferries, koje upravlja trajektima, podliježe stoga istoj obvezi korištenja usluga veza kao i talijanski prijevoznici koji upravljaju plovilima iste veličine.
- 59 Najprije valja pojasniti da je, kada je riječ o mogućim preprekama slobodnom pružanju usluga veza, dovoljno pozvati se na argumente u vezi s primjenom odstupanja od odredaba Ugovora predviđenih u članku 90. stavku 2. Ugovora kako bi se zaključilo da prepreke, čak i ako postoje, nisu suprotne članku 59. Ugovora budući da su ispunjeni uvjeti za primjenu članka 90. stavka 2.
- 60 Što se tiče mogućeg ograničavanja slobode pružanja usluga pomorskog prijevoza, valja istaknuti da je usluga veza tehnička nautička usluga nužna za održavanje sigurnosti u vodama luke i ima obilježja javne usluge (univerzalnost, kontinuiranost, ispunjavanje zahtjeva javnog interesa, regulacija i nadzor javnih tijela). U skladu s time, pod uvjetom da dodatak na cijenu u odnosu na stvarni trošak usluge zaista odgovara dodatnom trošku održavanja univerzalne usluge veza, obveza korištenja usluge lokalne privezivačke službe, čak i ako bi mogla biti smetnja ili prepreka slobodnom pružanju usluga pomorskog prijevoza, mogla bi prema članku 56. UEZ-a biti opravdana iz razloga javne sigurnosti na koje se pozivaju privezivačke službe, a na temelju kojih je donesen nacionalni propis koji uređuje pružanje usluga veza.
- 61 Stoga na drugo pitanje valja odgovoriti da se odredbama Uredbe br. 4055/86 i članku 59. UEZ-a ne protivi propis države članice kao što je onaj o kojem je riječ u ovom predmetu, koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugoj državi članici čiji brodovi pristaju u lukama prve države članice zahtijeva da se, uz naknadu, koriste uslugama lokalne privezivačke službe koji su nositelji isključivih koncesija. Takav propis, čak i kad bi predstavljao prepreku slobodnom pružanju usluga pomorskog prijevoza, zapravo bi bio opravdan iz razloga javne sigurnosti u smislu članka 56. UEZ-a.

Troškovi

- 62 Troškovi talijanske vlade i Komisije, koje su Sudu podnijele očitovanja, ne nadoknađuju se. Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke

glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog,

SUD (peto vijeće)

odlučujući o pitanjima koja je rješenjem od 5. srpnja 1996. postavio Tribunale di Genova (Sud u Genovi, Italija) odlučuje:

1. **Članku 30. UEZ-a ne protivi se propis države članice, kao što je onaj o kojem je riječ u ovom predmetu, koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugoj državi članici čiji brodovi pristaju u lukama prve države članice zahtijeva da se koriste uslugama privezivačkih službi koje su nositelji isključivih koncesija uz naknade koje su veće od stvarnog troška pružene usluge.**
2. **Kombiniranim odredbama članaka 5., 85. i 86. i članka 90. stavka 1. Ugovora ne protivi se propis države članice kao što je onaj o kojem je riječ u ovom predmetu**
 - koji poduzetnicima s poslovnim nastanom u toj državi dodjeljuje isključivo pravo pružanja usluga veza,
 - koji zahtijeva da se te usluge koriste po cijeni koja, uz stvaran trošak pružene usluge, uključuje i dodatak za održavanje univerzalne usluge veza, te
 - koji predviđa tarife koje se razlikuju od luke do luke kako bi se uzele u obzir specifične karakteristike svake luke.
3. **Odredbama Uredbe (EEZ) br. 4055/86 od 22. prosinca 1986. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica te između država članica i trećih zemalja te članku 59. UEZ-a ne protivi se propis države članice, kao što je onaj o kojem je riječ u ovom predmetu, koji od društava za pomorski prijevoz s poslovnim nastanom u drugoj državi članici čiji brodovi pristaju u lukama prve države članice zahtijeva da se, uz naknadu, koriste uslugama privezivačkih službi koje su nositelji isključivih koncesija. Takav propis, čak i kad bi bio prepreka slobodnom pružanju usluga pomorskog prijevoza, zapravo bi bio opravdan iz razloga javne sigurnosti u smislu članka 56. UEZ-a.**

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourggu 18. lipnja 1998.

[potpisi]

* Jezik postupka: talijanski

RADNI PRIJEVOD