

PRESUDA SUDA

17. svibnja 1994.(*)

„Usluge obveznog peljarenja – Diskriminirajuće tarife – Sloboda pružanja usluga – Tržišno natjecanje”

U predmetu C-18/93,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku, na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u, koji je uputio Tribunale di Genova (Okružni sud u Genovi, Italija), u postupku

Corsica Ferries Italia Srl

protiv

Corpo dei Piloti del Porto di Genova,

o tumačenju članaka 5., 7., 30., 59., 85., 86. i 90. Ugovora o EEZ-u,

SUD,

u sastavu: O. Due, predsjednik, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Díez de Velasco i D. A. O. Edward (predsjednici vijeća), C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (izvjestitelj), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn i J. L. Murray, suci,

nezavisni odvjetnik: W. Van Gerven,

tajnik: H. A. Ruehl, glavni administrator,

uzimajući u obzir pisana očitovanja koja su podnijeli:

- za Corsica Ferries Italia Srl, G. Conte i G. Giacomini, članovi odvjetničke komore u Genovi,
- za Corpo dei Piloti del Porto di Genova, L. Acquarone i S. Carbone, članovi odvjetničke komore u Genovi, A. Pappalardo, član odvjetničke komore u Trapaniju, i A. Tizzano, član odvjetničke komore u Napulju,
- za vladu Francuske Republike, P. Pouzoulet, zamjenik direktora u Upravi za pravne poslove u Ministarstvu vanjskih poslova, uz asistenciju H. Reniea, zamjenika glavnog tajnika za vanjske poslove u istom ministarstvu, u svojstvu agenata,
- za vladu Talijanske Republike, L. Ferrari Bravo, voditelj službe za diplomatske sporove Ministarstva vanjskih poslova, u svojstvu agenta, uz asistenciju I. M. Braguglie, *avvocato dello stato*,

- za Komisiju Europskih zajednica, E. Traversa i V. Di Bucci, članovi pravne službe, u svojstvu agenata,

uzimajući u obzir izvještaj za raspravu,

saslušavši usmena očitovanja koja su podnijeli Corsica Ferries Italia Srl, Corpo dei Piloti del Porto di Genova, talijanska vlada, francuska vlada i Komisija, na raspravi održanoj 14. prosinca 1993.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 9. veljače 1994.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Rješenjem od 14. prosinca 1992., koje je Sud zaprimio 19. siječnja 1993., Tribunale di Genova (Okružni sud u Genovi) uputio je Sudu, na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u, pet pitanja o tumačenju članaka 5., 7., 30., 59., 85., 86. i 90. Ugovora.
- 2 Ta su pitanja postavljena u okviru spora između Corsica Ferries Italia Srl (u daljnjem tekstu: Corsica Ferries) i Corpo dei Piloti del Porto di Genova (Udruženje peljara u luci Genova, u daljnjem tekstu: Udruženje) o povratu u korist Corsica Ferries dijela tarifa koje je potonji platio za usluge peljarenja u luci Genova.
- 3 Usluge peljarenja u talijanskim morskim lukama – uređene Zakonom o plovidbi i provedbenim uredbama – pružaju, uz nadzor i pod nadležnošću lučkog kapetana, udruženja peljara koja su osnovana odlukom predsjednika Republike i koja imaju pravnu osobnost.
- 4 Iako su u načelu dobrovoljne, usluge peljarenja su odlukom predsjednika Republike postale obvezne u gotovo svim talijanskim lukama uključujući i Genovu. U slučaju da zapovjednik broda ne koristi uslugu peljarenja, to se smatra kaznenim djelom.
- 5 Tarife za peljarenje utvrđuje Udruženje, odobrava ih ministar za trgovačku mornaricu nakon savjetovanja s odgovarajućim sindikatima, te postaju izvršive, u svakoj luci, na temelju odluke odgovarajućeg tijela nadležnog za pomorstvo.
- 6 Na temelju odluka direktora za pomorstvo iz 1989., 1990. i 1991. u luci Genova primjenjivala su se različita sniženja osnovne tarife, i to 30 % za brodove s dozvolom za pomorsku kabotažu, tj. promet između dviju talijanskih luka, 50 % za brodove koji obavljaju linijski prijevoz i imaju dozvolu za pomorsku kabotažu, a redovno plove između talijanskih luka utvrđenom rutom te se zaustavljaju u luci Genova barem jednom tjedno, kao i druga sniženja za brodove s više od 2000 tona bruto tonaže koji imaju dozvolu za pomorsku kabotažu i koriste usluge peljarenja određeni broj puta mjesečno.

- 7 U to su vrijeme samo brodovi pod talijanskom zastavom mogli ishoditi dozvolu za obavljanje pomorske kabotaže.
- 8 Corsica Ferries, društvo talijanskog prava, kao pomorski prijevoznik pruža uslugu linijskog prijevoza između luke Genova i raznih luka na Korzici, za što koristi dva trajekta registrirana u Panami koji plove pod panamskom zastavom.
- 9 Corsica Ferries smatrao se žrtvom diskriminacije protivne odredbama Ugovora o tržišnom natjecanju i slobodi pružanja usluga te je u okviru postupka izdavanja sudskog naloga za naplatu predviđenog u člancima 633. i sljedećim talijanskog zakona o parničnom postupku, pokrenuo postupak pred Tribunale di Genova, tražeći da mu se nadoknadi razlika između osnovne tarife koju je platio i snižene tarife koja se primjenjuje za brodove s dozvolom za pomorsku kabotažu.
- 10 U tom je postupku Tribunale di Genova Sudu postavio sljedeća pitanja:
- „1. Jesu li člancima 5. i 7. Ugovora o EEZ-u protivne odredbe nacionalnog prava koje u slučaju brodova koji pružaju uslugu linijskog prijevoza između luka dviju država članica, kroz naknade za obveznu uslugu peljarenja radi sigurnosti plovidbe, propisuju snižene tarife koje se primjenjuju samo na brodove s dozvolom za obavljanje ‚kabotaže‘ između domaćih luka, ako je prema trenutačnom stanju prava Zajednice kabotaža između domaćih luka rezervirana isključivo za brodove koji plove pod talijanskom zastavom?
 2. Jesu li članku 30. Ugovora o EEZ-u protivna nacionalna pravila odnosno prakse koje nalažu obvezno korištenje usluge peljarenja, čak i ako se iste radnje mogu bez ugrožavanja sigurnosti plovidbe, u cijelosti ili djelomično te uz niži trošak, provesti s pomoću ljudstva, opreme i tehnologije kojima je brod opremljen?
 3. Jesu li članku 59. Ugovora o EEZ-u, u slučaju brodova koji pružaju linijski prijevoz između dviju država članica, protivne odredbe nacionalnog prava koje sniženja obveznih tarifa koje se primjenjuju na usluge peljarenja u domaćim lukama dopuštaju isključivo za brodove pod nacionalnom zastavom?
 4. Smatra li se odobrenje, od strane tijela javne vlasti, obvezne tarife koja je rezultat sporazuma i/ili usklađenog djelovanja između udruženja poduzetnika predmetnog sektora, ‚odobrenjem‘ sporazuma koji je zabranjen na temelju članka 85. stavka 1. Ugovora o EEZ-u i, u slučaju potvrdnog odgovora, može li to odobrenje biti u skladu s odredbama članka 90. stavka 1., u vezi s člancima 5. i 85. Ugovora o EEZ-u?
 5. Jesu li članku 90. stavku 1., u vezi s člankom 86. Ugovora o EEZ-u, protivne odredbe nacionalnog prava koje poduzetniku u vladajućem položaju, kojemu su dodijeljena isključiva prava nad znatnim dijelom zajedničkog tržišta, dozvoljavaju:
 - a) da primjenjuje različite uvjete za istovjetne usluge na brodove koji pružaju usluge linijskog prijevoza između dviju država članica, ako tarifni sustav koji je na snazi propisuje snižene tarife za iste usluge koje se u praksi primjenjuju samo na brodove pod nacionalnom zastavom;

- b) da na brodove pod stranom zastavom tako primjenjuje tarife kojima se predviđaju naknade u iznosu koji je ,tri puta' viši od tarifa koje su propisane za domaće brodove;
- c) da ne snižava troškove obvezne usluge, kao što je ona o kojoj je riječ u glavnom postupku, u slučaju kada brodovi – uz maksimalno poštovanje uvjeta sigurnosti plovidbe u svakom trenutku i u svakom smislu – mogu, barem djelomično, sami izvršiti te operacije?"

Nadležnost Suda za odlučivanje o prethodnim pitanjima

- 11 Tuženik u glavnom postupku, francuska i talijanska vlada, te Komisija, iz raznih razloga osporavaju nadležnost Suda da odgovori na sva pitanja koja je uputio nacionalni sud. U tom pogledu, oni tvrde , prvo, da sud koji je uputio zahtjev nije uzeo u obzir činjenicu da su brodovi registrirani u Panami, a utemeljenost takve tvrdnje objašnjava se izostankom kontradiktorne rasprave u postupku izdavanja sudskog naloga za naplatu, te da upućena pitanja, ili neka od njih, nisu relevantna za zahtjev o kojem odlučuje nacionalni sud.
- 12 Što se tiče prirode postupka pred nacionalnim sudom, Sud je već smatrao da predsjednik talijanskog okružnog suda koji odlučuje u okviru postupka izdavanja sudskog naloga za naplatu propisanog u talijanskom zakonu o parničnom postupku obavlja dužnost suda u smislu članka 177. Ugovora, te da taj članak ne uvjetuje upućivanje pitanja Sudu kontradiktornom prirodnom postupka tijekom kojega nacionalni sud postavlja prethodna pitanja, iako takav postupak može biti u interesu dobrog sudovanja (vidjeti presude od 14. prosinca 1971., Politi, 43/71, Zb., str. 1039; od 21. veljače 1974., Birra Dreher, 162/73, Zb., str. 201.; od 28. lipnja 1978., Simmenthal, 70/77, Zb., str. 1453.; od 9. studenoga 1983., San Giorgio, 199/82, Zb., str. 3595.; od 15. prosinca 1993., Ligur Carni, C-277/91, C-318/91 i C-319/91, Zb., str. I-6621. i od 3. ožujka 1994., Eurico Italia i dr., C-332/92, C-333/92 i C-335/92, Zb., str. I-711.).
- 13 Što se tiče nepotpunosti iznesenih činjenica, dostatno je primijetiti da pisana i usmena očitovanja podnesena Sudu sadrže dostatne informacije o registraciji broda, koje Sudu omogućuju da nacionalnom sudu dâ koristan odgovor vodeći računa o tim elementima.
- 14 Konačno, što se tiče relevantnosti pitanja, Sud je smatrao da nije nadležan odlučivati o pitanjima koja je uputio nacionalni sud ako pitanja koja su mu postavljena ni po čemu nisu povezana s činjenicama odnosno predmetom glavnog postupka te stoga nisu objektivno potrebna za rješavanje spora u tom postupku (vidjeti presude od 16. lipnja 1981., Salonia, 126/80, Zb., str. 1563.; od 11. srpnja 1991., Crispoltoni, C-368/89, Zb., str. I-3695.; od 28. studenoga 1991., Durighello, C-186/90, Zb., str. I-5773.; od 16. srpnja 1992., Lourenço Dias, C-343/90, Zb., str. I-4673.; od 16. srpnja 1992., Asociación Española de Banca privada i dr., C-67/91, Zb., str. I-4785.; gore navedenu presudu Eurico Italia i dr. i rješenje od 26. siječnja 1990., Falciola, C-286/88, Zb., str. I-191.).
- 15 U tom se smislu valja zaključiti da se, kao što je navela Komisija, zahtjev pred nacionalnim sudom odnosi samo na navodno diskriminirajuću tarifu koju je platio tužitelj u glavnom postupku, a ne na obveznu prirodu usluge peljarenja, na činjenicu da je tarifa uvijek ista bez obzira na tehničku opremljenost broda ili na metodu kojom se tarifa određuje.

- 16 U tim okolnostima valja odgovoriti samo na prvo i treće pitanje koja se odnose na to je li primjena tarifa u skladu s načelom nediskriminacije, te na prva dva dijela petog pitanja u vezi sa zabranom zloporabe od strane javnih poduzeća.

Sloboda pružanja usluga pomorskog prometa

- 17 Svojim prvim i trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u bitnome nastoji utvrditi protivi li se pravu Zajednice primjena različitih tarifa u državi članici za istovjetne usluge peljarenja ovisno o tome koristi li poduzetnik koji nudi usluge prijevoza između dviju država članica brod s dozvolom za pomorsku kabotažu koja je rezervirana za brodove pod zastavom te države.
- 18 U tom pogledu najprije valja napomenuti da je članak 5. Ugovora, na koji se poziva u prvom pitanju, a koji državama članicama nalaže obvezu da osiguraju ispunjenje svojih obveza proizašlih iz Ugovora, sročен toliko općenito da se ne može dovesti u pitanje njegova autonomna primjena kad je konkretna situacija, kao što je slučaj u ovom predmetu, uređena posebnom odredbom Ugovora (vidjeti presudu od 11. ožujka 1992., *Compagnie commerciale de l'Ouest i dr.*, C-78/90 do C-83/90, Zb., str. I-1847., t. 19.).
- 19 Nadalje valja istaknuti da se, u skladu sa sudskom praksom Suda, članak 7. Ugovora o EEZ-u (članak 6. Ugovora o EZ-u) koji propisuje opće načelo zabrane diskriminacije na temelju državljanstva primjenjuje neovisno, i to samo na situacije koje su uređene pravom Zajednice za koje Ugovor ne propisuje posebna pravila zabrane diskriminacije (vidjeti presudu od 10. prosinca 1991., *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Zb., str. I-5889., t. 11.).
- 20 Načelo zabrane diskriminacije u području slobode pružanja usluga provedeno je i detaljnije razrađeno u članku 59. Ugovora.
- 21 Što se tiče određivanja usluga na koje valja primjenjivati članak 59. Ugovora, valja napomenuti kako sustav različitih tarifa za usluge peljarenja dvojako utječe na prijevoznika kao što je *Corsica Ferries*. Usluge peljarenja su usluge koje Udruženje uz naknadu pruža prijevoznicima, a razlike u tarifama utječu na te prijevoznike kao primatelje usluga. Međutim, razlike u tarifama utječu na prijevoznika prvenstveno u svojstvu pružatelja usluga u pomorskom prometu, u mjeri u kojoj se odražavaju na trošak tih usluga, te ga tako stavljaju u nepovoljniji položaj u odnosu na gospodarske subjekte koji koriste pogodnost povlaštenih tarifa.
- 22 Ocjenjujući tarifni sustav koji je predmet postupka pred nacionalnim sudom u pogledu slobode pružanja usluga u pomorskom prometu, kao prvo valja razmotriti u kojoj se mjeri načelo nediskriminacije propisano u članku 59. Ugovora primjenjuje u sektoru pomorskog prometa i, kao drugo, dovodi li takav sustav do diskriminacije na temelju državljanstva.
- 23 U tom pogledu prije svega valja napomenuti da članak 61. stavak 1. Ugovora određuje da je sloboda pružanja usluga u području prometa uređena odredbama glave Ugovora koja se odnosi na promet (vidjeti osobito presude od 22. svibnja 1985., *Parlament/Vijeće*, 13/83, Zb., str. 1513., t. 62., i od 13. prosinca 1989., *Corsica Ferries France*, C-49/89, Zb., str. 4441., t. 10.).

- 24 Kao što je Sud smatrao u gore navedenim presudama *Corsica Ferries France*, t. 11., i od 30. travnja 1986., *Asjes* (209/84 do 213/84, Zb., str. 1425., t. 37.), iz toga proizlazi da je u sektoru prometa cilj ukidanja ograničenja slobode pružanja usluga tijekom prijelaznog razdoblja, utvrđen u članku 59. Ugovora, trebao biti ostvaren u okviru zajedničke politike definirane u člancima 74. i 75. Ugovora.
- 25 Kada je riječ posebno o pomorskom prometu, članak 84. stavak 2. Ugovora predviđa da Vijeće može odlučiti mogu li se, u kojem opsegu i po kakvom postupku usvojiti odgovarajuće odredbe za tu vrstu prometa.
- 26 Tako je na temelju tih odredaba Vijeće donijelo Uredbu (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.), koja je stupila na snagu 1. siječnja 1987.
- 27 Članak 1. stavak 1. te uredbe glasi:
- „Sloboda pružanja usluga pomorskog prometa između država članica te između država članica i trećih zemalja primjenjuje se u pogledu državljana država članica koji imaju poslovni nastan u državi članici koja nije država članica osobe kojoj su usluge namijenjene.”
- 28 Što se tiče suštinskog područja primjene Uredbe br. 4055/86, iz teksta članka 1. razvidno je da se uredba primjenjuje na usluge pomorskog prometa između država članica, i to one vrste koja je predmet glavnog postupka.
- 29 Što se tiče područja primjene *ratione personae* Uredbe br. 4055/86, članak 1. odnosi se na državljane država članica s nastanom u državi članici koja nije država članica osobe kojoj su usluge namijenjene, te ne spominje registraciju odnosno zastavu brodova koje prijevoznici koriste.
- 30 Nadalje valja istaknuti da se protiv države u kojoj ima nastan poduzetnik može pozivati na slobodu pružanja usluga u pomorskom prometu između država članica, a osobito na zabranu diskriminacije na temelju državljanstva, ako se usluge pružaju osobama s nastanom u drugoj državi članici. U slučaju kao što je onaj u glavnom postupku, poduzetnik s nastanom u jednoj državi članici koji pruža uslugu linijskog prijevoza s drugom državom, obuhvaćenu Uredbom br. 4055/86, zbog same prirode takvih usluga, svoje usluge pruža, među ostalim, i osobama s nastanom u toj drugoj državi.
- 31 Posljedično, situacija koja je predmet glavnog postupka nije samo nacionalno pitanje, pa argument koji je talijanska vlada u tom smislu iznijela valja odbiti.
- 32 Razmatrajući potom je li tarifni sustav koji je predmet glavnog postupka u skladu s Uredbom br. 4055/86, valja napomenuti kako točke 6. i 7. ove presude pokazuju da taj sustav daje povlaštenu tretman brodovima s dozvolom za obavljanje pomorske kabotaže, tj. onima koji plove pod talijanskom zastavom.
- 33 Takvim se sustavom među gospodarskim subjektima provodi neizravna diskriminacija na temelju državljanstva, jer brodove pod nacionalnom zastavom uglavnom koriste

nacionalni gospodarski subjekti, dok prijevoznici iz drugih država članica u pravilu ne koriste brodove registrirane u toj prvoj državi.

- 34 Na ovo utvrđenje ne utječe činjenica da kategorija nepovlaštenih gospodarskih subjekata može uključivati i nacionalne prijevoznike koji koriste brodove koji nisu registrirani u njihovoj državi, kao ni činjenica da skupina gospodarskih subjekata s povlaštenim tretmanom može uključivati prijevoznike iz drugih država članica koji koriste brodove registrirane u spomenutoj državi, budući da se skupina s povlaštenim tretmanom u bitnome sastoji od državljana te države.
- 35 Iz navedenog proizlazi da članak 1. stavak 1. Uredbe br. 4055/86 zabranjuje da država članica primjenjuje različite tarife za istovjetne usluge peljarenja ovisno o tome koristi li poduzetnik koji pruža usluge pomorskog prometa između te države članice i druge države članice, čak i ako je iz te države, brod koji ima dozvolu za obavljanje pomorske kabotaže koja je rezervirana za brodove pod zastavom te države.
- 36 Udruženje i talijanska vlada pogrešno pokušavaju opravdati različite tarife razlozima sigurnosti plovidbe, nacionalne prometne politike ili zaštite okoliša. Čak i da se tim ciljevima može opravdati intervencija tijela javne vlasti u prometni sektor, diskriminirajući sustav tarifa, kao što je onaj u postupku pred nacionalnim sudom, nije nužan za postizanje tih ciljeva.
- 37 Stoga na prvo i treće pitanje valja odgovoriti da je članku 1. stavku 1. Uredbe br. 4055/86, kojim se uređuje provedba načela slobode pružanja usluga, a osobito načela zabrane diskriminacije u području pomorskog prometa između država članica, protivno da država članica primjenjuje različite tarife za istovjetne usluge peljarenja ovisno o tome koristi li poduzetnik koji pruža usluge pomorskog prometa između dviju država članica brod koji ima dozvolu za obavljanje pomorske kabotaže koja je rezervirana za brodove pod zastavom te države.

Pravila o tržišnom natjecanju

- 38 Prvim i drugim dijelom petog pitanja nacionalni sud u bitnome nastoji utvrditi zabranjuju li članak 90. stavak 1. i članak 86. Ugovora da nacionalno tijelo omogući poduzetniku s isključivim pravom pružanja obveznih usluga peljarenja na znatnom dijelu zajedničkog tržišta da primjenjuje različite tarife za pomorske prijevoznike ovisno o tome pružaju li usluge prijevoza između država članica ili između luka koje se nalaze na nacionalnom teritoriju.
- 39 Valja primijetiti kako je Udruženje, koje je tuženik u glavnom postupku, od tijela javne vlasti dobilo isključivo pravo pružanja obveznih usluga peljarenja u luci Genova.
- 40 Za poduzetnika koji ima zakonski monopol na znatnom dijelu zajedničkog tržišta može se smatrati da ima vladajući položaj u smislu članka 86. Ugovora (vidjeti presude od 23. travnja 1991., Hoefner i 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 navedenu presudu *Merci convenzionali porto di Genova*, t. 14.).
- 41 Predmetno tržište je tržište usluga peljarenja u luci Genova. Uzimajući u obzir osobito opseg prometa u toj luci i njezinu važnost u odnosu na poslove pomorskog uvoza i izvoza

u cjelini u predmetnoj državi članici, za to se tržište može smatrati da čini znatni dio zajedničkog tržišta (vidjeti gore navedenu presudu *Merci Convenzionali Porto di Genova*, t. 15.).

- 42 Valja pojasniti i da činjenica da dolazi do stvaranja vladajućeg položaja dodjelom isključivih prava u smislu članka 90. stavka 1. nije sama po sebi nespojiva s člankom 86. Ugovora.
- 43 Međutim, država članica krši zabrane propisane tim dvjema odredbama ako, odobravanjem tarifa koje je utvrdio poduzetnik, tog poduzetnika dovodi u položaj da može zlouporabiti vladajući položaj, između ostaloga, primjenom nejednakih uvjeta na istovrsne poslove s ostalim trgovinskim partnerima, u smislu članka 86. točke (c) Ugovora.
- 44 Diskriminirajuća praksa na koju se odnosi zahtjev za prethodnu odluku u jednakoj mjeri utječe na poduzetnike koji pružaju usluge prijevoza između dviju država članica kao i na trgovinu između država članica.
- 45 Na prvi i drugi dio petog pitanja stoga valja odgovoriti da članak 90. stavak 1. i članak 86. Ugovora zabranjuju da nacionalno tijelo, odobravajući tarife koje je utvrdio poduzetnik kojemu je dodijeljeno isključivo pravo pružanja obveznih usluga peljarenja na znatnom dijelu zajedničkog tržišta, tog poduzetnika dovodi u položaj da može primjenjivati različite tarife za pomorske prijevoznike ovisno o tome pružaju li oni usluge prijevoza između država članica ili između luka smještenih na nacionalnom teritoriju, ako to utječe na trgovinu između država članica.

Troškovi

- 46 Troškovi francuske i talijanske vlade, kao i Komisije Europskih zajednica, koje su podnijele očitovanja Sudu, 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,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku koji je uputio Tribunale di Genova rješenjem od 14. prosinca 1992., odlučuje:

- 1. Članku 1. stavku 1. 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 protivno je da država članica primjenjuje različite tarife za istovjetne usluge peljarenja ovisno o tome koristi li poduzetnik koji pruža usluge pomorskog prometa između dviju država članica brod koji ima dozvolu za obavljanje pomorske kabotaže koja je rezervirana za brodove pod zastavom te države.**
- 2. Članak 90. stavak 1. i članak 86. Ugovora o EEZ-u zabranjuju da nacionalno tijelo, odobravanjem tarifa koje je utvrdio poduzetnik kojemu je dodijeljeno**

isključivo pravo pružanja obveznih usluga peljarenja na znatnom dijelu zajedničkog tržišta, tog poduzetnika dovodi u položaj da može primjenjivati različite tarife za pomorske prijevoznike ovisno o tome pružaju li oni usluge prijevoza između država članica ili između luka smještenih na nacionalnom teritoriju, ako to utječe na trgovinu između država članica.

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourg 17. svibnja 1994.

[Potpisi]

* Jezik postupka: talijanski

RADNI PRIJEVOD