

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 5ης Οκτωβρίου 1995*

Στην υπόθεση C-96/94,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Tribunale di Genova (Ιταλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Centro Servizi Spediporto Srl

και

Spedizioni Marittima del Golfo Srl,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 3, στοιχείο ζ', 5, 30, 85, 86 και 90 της Συνθήκης ΕΚ, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ 1986, L 378, σ. 1), καθώς και της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ 1992, L 368, σ. 38),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους F. A. Schockweiler (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, G. F. Mancini, J. L. Murray, G. Hirsch και H. Ragnemalm, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger

γραμματέας: L. Hewlett, υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Centro Servizi Spediporto Srl, εκπροσωπούμενη από τον P. Schiaffino, δικηγόρο Γένουας,
- η Spedizioni Marittima del Golfo Srl, εκπροσωπούμενη από τους A. Dani, G. Conte και G. Giacomini, δικηγόρους Γένουας,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον καθηγητή U. Leanza, προϊστάμενο της Υπηρεσίας Διπλωματικών Διαφορών στο Υπουργείο Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον P. G. Ferri, avvocato dello Stato,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την Lucinda Hudson, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενη από τον N. Green, barrister,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εκπροσωπούμενη από τους G. Marengo, νομικό σύμβουλο, και V. Di Bucci, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Centro Servizi Spediporto Srl, της Spedizioni Marittima del Golfo Srl, της Ιταλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον D. Del Gaizo, avvocato dello Stato, και της Επιτροπής κατά τη συνεδρίαση της 4ης Μαΐου 1995,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 6ης Ιουλίου 1995,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 7ης Μαρτίου 1994, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 21 Μαρτίου 1994, το Tribunale di Genova υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 3, στοιχείο ζ', 5, 30, 85, 86 και 90 της Συνθήκης ΕΚ, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ 1986, L 378, σ. 1), καθώς και της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ 1992, L 368, σ. 38), προκειμένου να μπορέσει να αποφανθεί αν συμβιβάζεται με τις διατάξεις αυτές η ιταλική ρύθμιση περί διατιμήσεως των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυσαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της επιχειρήσεως μεταφορών Centro Servizi Spediporto Srl (στο εξής: Centro Servizi) και της Spedizioni Marittima del Golfo Srl (στο εξής: Marittima del Golfo), από την οποία η πρώτη απαιτεί να της καταβάλει το κόμιστρο των οδικών μεταφορών τις οποίες πραγματοποίησε για λογαριασμό της δεύτερης.

3 Στην Ιταλία, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων διέπονται από τον νόμο 298 της 6ης Ιουνίου 1974, περί θεσπίσεως εθνικού μητρώου οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου, περί ρυθμίσεως των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και καθορισμού συστήματος περιθωρίων τιμών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (GURI, τεύχος 200, της 31ης Ιουλίου 1974, στο εξής: ιταλικός νόμος).

4 Η τήρηση του μητρώου ανατίθεται σε μια κεντρική επιτροπή, της οποίας η σύνθεση, σύμφωνα με το άρθρο 3, έχει ως εξής:

«α) ένας Σύμβουλος Επικρατείας, ο οποίος ασκεί καθήκοντα προέδρου·

β) τέσσερις εκπρόσωποι του Υπουργείου Μεταφορών και Πολιτικής Αεροπορίας και ανά ένας εκπρόσωπος των κάτωθι Υπουργείων: Βιομηχανίας, Εμπορίου και Βιοτεχνίας· Κρατικών Συμμετοχών· Εξωτερικού Εμπορίου· Γεωργίας και Δασών· Εσωτερικών· Δημοσίων Έργων· Οικονομικών· και Θησαυροφυλακίου·

γ) τέσσερις εκπρόσωποι των περιφερειών [...]

δ) δώδεκα εκπρόσωποι των πλέον αντιπροσωπευτικών εθνικών ενώσεων του κλάδου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου, καθώς και των εθνικών ενώσεων εκπροσωπήσεως, αρωγής και προασπίσεως του συνεταιριστικού κινήματος, που είναι κατά νόμον αναγνωρισμένες από το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας [...]

Τα μέλη της επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Πολιτικής Αεροπορίας. Οι διορισμοί γίνονται κατόπιν ορισμού:

— του μέλους που μνημονεύεται στο στοιχείο α από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας·

— των μελών που μνημονεύονται στο στοιχείο β από τους αντιστοίχους Υπουργούς·

— των μελών που μνημονεύονται στο στοιχείο d από τις οικείες εθνικές ενώσεις·.

- 5 Δυνάμει των άρθρων 1, τρίτο εδάφιο, 26 και 41 του ιταλικού νόμου, η άσκηση της δραστηριότητας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου προϋποθέτει εγγραφή στο μητρώο και κατοχή διοικητικής άδειας.
- 6 Ο νόμος αυτός καθιερώνει, στα άρθρα 50 επ., σύστημα υποχρεωτικών τιμών, των οποίων καθορίζεται το ανώτατο και το κατώτατο όριο.
- 7 Κατά το άρθρο 52,

«Τα περιθώρια (ανώτατο και κατώτατο) κάθε τιμής ισαπέχουν από τη βασική τιμή. Προς καθορισμό της βασικής τιμής, λαμβάνεται υπόψη το μέσο κόστος των οικείων υπηρεσιών μεταφοράς, το οποίο συμπεριλαμβάνει τις εμπορικές δαπάνες και υπολογίζεται για μια επιχείρηση λειτουργούσα υπό χρηστή διαχείριση και χρησιμοποιούσα κανονικώς το μεταφορικό της δυναμικό, καθώς και η κατάσταση της αγοράς, κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται στις επιχειρήσεις μεταφορών εύλογο κέρδος.»

- 8 Κατά το άρθρο 53 του ιταλικού νόμου, οι τιμές μεταφορών και οι κατ' ιδίαν όροι εφαρμογής τους, καθώς και οι μετέπειτα τροποποιήσεις τους, προτείνονται από την κεντρική επιτροπή στον Υπουργό Μεταφορών και Πολιτικής Αεροπορίας. Ο τελευταίος, αφού ζητήσει τη γνώμη των περιφερειών και των εθνικών συνομοσπονδιακών αντιπροσωπειών των αμέσως ενδιαφερομένων οικονομικών κλάδων, εγκρίνει, βάσει των κατευθύνσεων τις οποίες ορίζει η διϋπουργική επιτροπή τιμών, τις τιμές, τους όρους και τις τροποποιήσεις τους, τις οποίες καθιστά εκτελεστές με απόφασή του.

- 9 Εάν ο Υπουργός δεν εγκρίνει τις προτάσεις, τις αναπέμπει ενώπιον της κεντρικής επιτροπής, για να υποβάλει αυτή νέες προτάσεις ή αντιπροτάσεις. Αν ο Υπουργός δεν κρίνει ικανοποιητικές τις νέες αυτές προτάσεις ή αντιπροτάσεις, έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει τις αρχικώς υποβληθείσες προτάσεις και τις καθιστά εκτελεστές με απόφασή του.
- 10 Η μη τήρηση των καθοριζομένων τιμών εκ μέρους των επιχειρηματιών επισύρει διοικητικές κυρώσεις, σε περίπτωση δε υποτροπής πειθαρχικά μέτρα.
- 11 Τα κριτήρια υπολογισμού των ανωτάτων και κατωτάτων ορίων των τιμών προσδιορίστηκαν ειδικότερα με το διάταγμα 56 του Προέδρου της Ιταλικής Δημοκρατίας της 9ης Ιανουαρίου 1978 (GURI, τεύχος 77, της 18ης Μαρτίου 1978).
- 12 Η υπουργική απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 1982 (συμπλήρωμα GURI, τεύχος 342, της 14ης Δεκεμβρίου 1982), που καθορίζει για πρώτη φορά τα ανώτατα και κατώτατα όρια τιμών, επιτρέπει ορισμένες παρεκκλίσεις από τον υποχρεωτικό τιμοκατάλογο. Το άρθρο 13 της υπουργικής αυτής αποφάσεως προβλέπει ότι

«ατομικές συμβάσεις μπορούν να συνάπτονται υπό διαφορετικούς όρους [...] μόνο δυνάμει συλλογικών οικονομικών συμβάσεων συναπτομένων μεταξύ των πλέον αντιπροσωπευτικών ενώσεων μεταφορέων που εκπροσωπούνται στην κεντρική επιτροπή μητρώου και των χρηστών [...]».
- 13 Το νομοδιάταγμα 82 της 29ης Μαρτίου 1993, περί λήψεως επειγόντων μέτρων υπέρ του τομέα της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου (GURI, τεύχος 73, της 29ης Μαρτίου 1993), που μετετράπη, κατόπιν τροποποιήσεων, στον νόμο 162 της 27ης Μαΐου 1993 (GURI, τεύχος 123, της 28ης Μαΐου 1993), όρισε, στο άρθρο 3, μέσω αυθεντικής ερμηνείας, ότι συνολολόγηση τιμών πέραν εκείνων που προκύπτουν από τον νόμο και/ή τις προβλεπόμενες στην υπουργική απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 1982 συλλογικές συμβάσεις δεν επιτρέπεται.

- 14 Εντός του 1993, η Marittima del Golfo ανέθεσε στην Centro Servizi την εκτέλεση διαφόρων οδικών μεταφορών εμπορευμάτων επί ιταλικού εδάφους. Τα εμπορεύματα προέρχονταν σε άλλες μεν περιπτώσεις από την Κίνα ή την Ινδονησία διά θαλάσσης, σε άλλες δε από την Ισπανία οδικώς.
- 15 Για τις μεταφορές αυτές, η Centro Servizi χρέωσε στην αναθέτουσα επιχείρηση τις τιμές που όριζε η υπουργική απόφαση. Η Marittima del Golfo αργήθηκε να πληρώσει, υποστηρίζοντας ότι το τίμημα ήταν υπέρογκο.
- 16 Η Centro Servizi ζήτησε από το Tribunale di Genova να εκδώσει κατά της Marittima del Golfo διαταγή πληρωμής των εξόδων μεταφοράς.
- 17 Στο πλαίσιο αυτής της διαφοράς, το Tribunale di Genova ανέστειλε τη δίκη και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συμβιβάζεται προς τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', 5, 30, 85, 86 (και ενδεχομένως 90) της Συνθήκης ΕΟΚ εθνική ρύθμιση η οποία:

α) αναθέτει σε επιτροπή, στην οποία μετέχουν (εκφράζοντας τα συμφέροντα της επαγγελματικής τους κατηγορίας) εκπρόσωποι των ενώσεων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, και/ή σε ιδιωτικές συμφωνίες τον καθορισμό των τιμών των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, καθιστώντας τις τιμές αυτές υποχρεωτικές για όλους τους επιχειρηματίες, κατόπιν εγκρίσεως εκ μέρους της δημοσίας διοικήσεως κατά τα οριζόμενα στους νόμους 162/93 και 298/74 και την υπουργική απόφαση της 18ης Νοεμβρίου 1982·

β) παρέχει τη δυνατότητα να:

- παρεμποδίζεται η ελεύθερη διαμόρφωση των τιμών·
- επιβάλλονται συμβατικοί όροι απορρέοντες από την εφαρμογή υποχρεωτικών τιμών, οι οποίες δεν υπολογίζονται βάσει του πραγματικού κόστους της υπηρεσίας·
- επεκτείνεται η διατίμηση σε κάθε άλλη σύμβαση στο πλαίσιο της οποίας παρέχεται υπηρεσία μεταφοράς, εξαιρώντας την από το καθεστώς της ελεύθερης διαμορφώσεως των τιμών·
- υφίστανται οι χρήστες των υπηρεσιών οδικών μεταφορών διακρίσεις ανάλογα με την επιλεγόμενη τιμή·
- εφαρμόζονται άνισοι όροι επί ισοδυνάμων παροχών λόγω της δυνατότητας του οδικού μεταφορέα να συνομολογεί συμβάσεις με εξαιρετικούς όρους·
- διαταράσσεται η συμβατική σχέση μεταξύ του μεταφορέα και του αντισυμβαλλομένου, εκθέτοντας τον τελευταίο στον κίνδυνο ενδεχομένης αγωγής εκ μέρους του οδικού μεταφορέα για τη συμπλήρωση του τιμήματος·
- περιορίζεται η προσφορότερη αναδιοργάνωση της προσφοράς οδικών μεταφορών σε συνάρτηση προς τις απαιτήσεις των χρηστών;

- 2) Εμπίπτει το εκ του νόμου μονοπώλιο οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου στην κοινοτική έννοια του μονοπωλίου, κατά το άρθρο 90 της Συνθήκης ΕΟΚ;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως,

στοιχειοθετούν τα παραχωρούμενα στις εγκεκριμένες επιχειρήσεις δικαιώματα καταχρηστική εκμετάλλευση συλλογικής δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ;

ή

μήπως ένα τέτοιο μονοπώλιο, όπως το διεπόμενο από την παρατιθέμενη στο προηγούμενο ερώτημα εθνική ρύθμιση, ενδέχεται — ως δυνάμενο να επηρεάσει το κόστος των εισαγόμενων προϊόντων — να συνιστά μέτρο αποτελέσματος ισοδυνάμου προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών, κατά την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης;

- 3) Πρέπει ο ορισμός των “συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών” του άρθρου 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να μη στερεί “πρακτικής αποτελεσματικότητας” την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, η οποία — σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, — ισχύει επί θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, υπό την έννοια, δηλαδή, ότι πρέπει να θεωρηθούν ελευθερωθείσες οι εμπορευματικές μεταφορές και όταν η θαλάσσια διαδρομή, την οποία διανύει πλοίο υπό κοινοτική σημαία μεταξύ λιμένα τρίτης χώρας και λιμένα κράτους μέλους, συνιστά τμήμα διαδρομής στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ τρίτης χώρας και κράτους μέλους;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 18 Με το πρώτο ερώτημα, το Tribunale di Genova ερωτά, κατ' ουσίαν, αν τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', 5, 85, 86 και 90, καθώς και το άρθρο 30 της Συνθήκης, εμποδίζουν ένα κράτος μέλος να ορίζει, με ρύθμισή του, ότι τα κόμιστρα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εγκρίνονται και καθίστανται εκτελεστά από τη δημόσια αρχή, βάσει προτάσεων επιτροπής, υπό προϋποθέσεις σαν αυτές που ορίζει ο ιταλικός νόμος.

Όσον αφορά τα άρθρα 85, 86 και 90 της Συνθήκης

- 19 Διευκρινίζεται, κατ' αρχάς, ότι οι περί ανταγωνισμού κανόνες της Συνθήκης έχουν εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών (βλ. αποφάσεις της 17ης Νοεμβρίου 1993, υπόθεση C-185/91, Reiff, Συλλογή 1993, σ. I-5801, σκέψη 12, και της 9ης Ιουνίου 1994, υπόθεση C-153/93, Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, Συλλογή 1994, σ. I-2517, σκέψη 12).
- 20 Υπενθυμίζεται, στη συνέχεια, ότι τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης, αυτά καθαυτά, ρυθμίζουν αποκλειστικά τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και δεν αφορούν τα θεσπιζόμενα από τα κράτη μέλη νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα. Κατά πάγια, όμως, νομολογία, τα άρθρα 85 και 86, σε συνδυασμό προς το άρθρο 5 της Συνθήκης, επιβάλλουν στα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα, έστω και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, δυνάμενα να εξουδετερώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των εφαρμοστέων επί επιχειρήσεων κανόνων ανταγωνισμού (βλ., π.χ., ως προς το άρθρο 85 της Συνθήκης, αποφάσεις της 21ης Σεπτεμβρίου 1988, υπόθεση 267/86, Van Eycke, Συλλογή 1988, σ. 4769, σκέψη 16· Reiff, σκέψη 14, και Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, σκέψη 14· ως προς το άρθρο 86 της Συνθήκης, βλ. απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 1977, υπόθεση 13/77, GB-Inno-BM, Συλλογή τόμος 1977, σ. 653, σκέψη 31).

- 21 Όπως έχει κρίνει το Δικαστήριο, παράβαση των άρθρων 5 και 85 υπάρχει όταν κράτος μέλος είτε επιβάλλει ή ευνοεί τη σύναψη συμπράξεων αντιθέτων προς το άρθρο 85 ή ενισχύει τα αποτελέσματα τέτοιων συμπράξεων, είτε αφαιρεί από τη δική του κανονιστική ρύθμιση τον κρατικό της χαρακτήρα, μεταθέτοντας σε ιδιώτες επιχειρηματίες την ευθύνη λήψεως αποφάσεων περί παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα (βλ. αποφάσεις Van Eycke, σκέψη 16, Reiff, σκέψη 14, και Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft, σκέψη 14).
- 22 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στις αποφάσεις Reiff (σκέψη 15) και Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft (σκέψη 15), το Δικαστήριο, επιληφθέν συναφών ερωτημάτων που αφορούσαν τον καθορισμό των κομίστρων για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις ή των ναύλων για τις εμπορικού χαρακτήρα ποτάμιες μεταφορές στη Γερμανία, έκρινε ότι, για να δώσει πρακτικώς λυσιτελή απάντηση στο εθνικό δικαστήριο, έπρεπε, κατ' αρχάς, να εξετάσει αν μια κανονιστική ρύθμιση σαν την επίδικη στην κύρια δίκη στοιχειοθετούσε την ύπαρξη συμπράξεως κατά την έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης.
- 23 Στο πλαίσιο μιας εθνικής ρυθμίσεως όπως είναι ο υπό κρίσιν εδώ ιταλικός νόμος, έχει σημασία να σημειωθεί, κατ' αρχάς, ότι η κεντρική επιτροπή συντίθεται από δεκαεπτά εκπροσώπους δημοσίων αρχών και από μια μειοψηφία δώδεκα εκπροσώπων των ενώσεων επιχειρήσεων.
- 24 Ας σημειωθεί ακόμη ότι η κεντρική επιτροπή υποχρεούται, κατά τη διατύπωση των προτάσεών της, να τηρεί ορισμένα κριτήρια δημοσίου συμφέροντος, τα οποία ορίζονται στον νόμο και διευκρινίζονται με το προαναφερθέν διάταγμα 56 του Προέδρου της Ιταλικής Δημοκρατίας.
- 25 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι, στο πλαίσιο ενός καθεστώτος διατιμήσεως των κομίστρων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, όπως είναι το καθιερούμενο με τον ιταλικό νόμο, οι διαμορφούμενες εντός της επιτροπής αυτής προτάσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ως συμπράξεις επιχειρήσεων τις οποίες οι δημόσιες αρχές επέβαλαν ή ευνόησαν ή των οποίων ενίσχυσαν τα αποτελέσματα.

- 26 Πρέπει, στη συνέχεια, να ερευνηθεί, όπως έκρινε το Δικαστήριο με τις αποφάσεις Reiff (σκέψη 20) και Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft (σκέψη 19), μήπως οι δημόσιες αρχές μεταβίβασαν τις σχετικές με τον καθορισμό των κομίστρων αρμοδιότητές τους σε ιδιώτες επιχειρηματίες.
- 27 Διαπιστώνεται σχετικά ότι ο ιταλικός νόμος προβλέπει ότι η κεντρική επιτροπή προτείνει στον αρμόδιο Υπουργό τα κόμιστρα και τις κατ' ιδίαν προϋποθέσεις εφαρμογής τους, αναθέτει δε στον Υπουργό την εξουσία να τις εγκρίνει, να τις απορρίπτει ή να τις τροποποιεί, πριν τις καταστήσει εκτελεστές.
- 28 Ας σημειωθεί ακόμη ότι ο Υπουργός, πριν εγκρίνει τα κόμιστρα και τα καταστήσει εκτελεστά, υποχρεούται να ζητεί τη γνώμη των περιφερειών, των εκπροσώπων των ενδιαφερομένων οικονομικών κλάδων και να λαμβάνει υπόψη τις οριζόμενες από τη διύπουργική επιτροπή τιμών κατευθύνσεις .
- 29 Η δυνατότητα συνάψεως συλλογικών συμβάσεων, δυνάμει του άρθρου 13 της προμνησθείσας υπουργικής απόφασης της 18ης Νοεμβρίου 1982, δεν άγει σε περιορισμό του ανταγωνισμού, αλλά επιτρέπει ορισμένες παρεκκλίσεις από τις υποχρεωτικές τιμές, αυξάνοντας, έτσι, τις δυνατότητες ανταγωνισμού.
- 30 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι, στο πλαίσιο ενός καθεστώτος διατιμήσεως των κομίστρων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, όπως είναι το καθιερούμενο με τον ιταλικό νόμο, οι δημόσιες αρχές δεν μεταβίβασαν τις αρμοδιότητές τους σε ιδιώτες επιχειρηματίες.
- 31 Τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', 5 και 86 της Συνθήκης θα μπορούσαν να εφαρμοστούν σε μια ρύθμιση σαν αυτή του ιταλικού νόμου μόνο στην περίπτωση κατά την οποία θα αποδεικνυόταν ότι ο νόμος αυτός περιάγει μια επιχείρηση σε κατάσταση οικονομικής ισχύος, που της δίνει την εξουσία να εμποδίζει τη διατή-

ρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην οικεία αγορά, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να συμπεριφέρεται, σε σημαντικό βαθμό, ανεξάρτητα έναντι των ανταγωνιστών, των πελατών της και, τελικά, των καταναλωτών (απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, υπόθεση 85/76, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 215, σκέψη 38).

- 32 Το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι το άρθρο 86 της Συνθήκης απαγορεύει καταχρηστικές πρακτικές που απορρέουν από την εκμετάλλευση, εκ μέρους μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, δεσπόζουσας θέσεως εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της, στο μέτρο που οι πρακτικές αυτές είναι ικανές να επηρεάσουν το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο (απόφαση της 27ης Απριλίου 1994, υπόθεση C-393/92, Almelo κ.λπ., Συλλογή 1994, σ. I-1477, σκέψη 40).
- 33 Για να στοιχειοθετείται, όμως, συλλογική δεσπόζουσα θέση, πρέπει οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να είναι επαρκώς συνδεδεμένες μεταξύ τους ώστε να ακολουθούν ενιαία γραμμή δράσεως στην αγορά (απόφαση Almelo κ.λπ., σκέψη 42).
- 34 Συναφώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εθνική ρύθμιση προβλέπущα τον καθορισμό των κομίστρων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από τις δημόσιες αρχές περιάγει τις επιχειρήσεις σε συλλογική δεσπόζουσα θέση χαρακτηριζόμενη από έλλειψη ανταγωνισμού μεταξύ τους.
- 35 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι το άρθρο 86 της Συνθήκης, σε συνδυασμό προς τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', και 5 της Συνθήκης, δεν κωλύει την εφαρμογή μιας ρυθμίσεως όπως η του ιταλικού νόμου.

- 36 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται επίσης αν ο ιταλικός νόμος συμβιβάζεται με τις διατάξεις του άρθρου 90 της Συνθήκης.
- 37 Υπενθυμίζεται, σχετικώς, ότι το άρθρο 90 αφορά, στη μεν παράγραφο 1, τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες τα κράτη μέλη χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα, στη δε παράγραφο 2, τις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου.
- 38 Μια εθνική ρύθμιση, όμως, όπως η του ιταλικού νόμου ρυθμίζει απλώς τις προϋποθέσεις εισόδου στην αγορά και ορισμένες πλευρές της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, ιδίως όσον αφορά τις τιμές, χωρίς πάντως να τους προσδίδει τον χαρακτήρα δημοσίων επιχειρήσεων ή να τους χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα ή να τους αναθέτει τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- 39 Επομένως, το άρθρο 90 δεν κωλύει την εφαρμογή μιας νομοθεσίας όπως ο ιταλικός νόμος.

Όσον αφορά το άρθρο 30 της Συνθήκης

- 40 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται, περαιτέρω, αν ο ιταλικός νόμος συμβιβάζεται με το άρθρο 30, στο μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα να καθιστά τις μεταφορές δαπανηρότερες και, ως εκ τούτου, να εμποδίζει τις εισαγωγές εμπορευμάτων από άλλα κράτη μέλη.

- 41 Αρκεί να διαπιστωθεί, επ' αυτού, ότι μια νομοθεσία όπως ο ιταλικός νόμος δεν κάνει καμία διάκριση ανάλογα με την καταγωγή των μεταφερομένων εμπορευμάτων, δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση του εμπορίου με τα άλλα κράτη μέλη, τα δε περιοριστικά αποτελέσματα που ενδεχομένως επιφέρει στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων έχουν τόσο τυχαίο και έμμεσο χαρακτήρα, ώστε η υποχρέωση που θεσπίζει η νομοθεσία αυτή να μη μπορεί να θεωρηθεί ικανή να παρεμποδίσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών (απόφαση της 14ης Ιουλίου 1994, υπόθεση C-379/92, *Peralta*, Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 24, και παρατιθέμενη εκεί νομολογία).

- 42 Επομένως, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', 5, 85, 86 και 90, καθώς και το άρθρο 30 της Συνθήκης, δεν εμποδίζουν ένα κράτος μέλος να ορίζει, με ρύθμισή του, ότι τα κόμιστρα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εγκρίνονται και καθίστανται εκτελεστά από τη δημόσια αρχή, βάσει προτάσεων επιτροπής, η οποία συντίθεται κατά πλειοψηφία από εκπροσώπους δημοσίων αρχών, μαζί με μια μειοψηφία εκπροσώπων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, και υποχρεούται, κατά τη διατύπωση των προτάσεών της, να τηρεί ορισμένα κριτήρια δημοσίου συμφέροντος, και εφόσον οι δημόσιες αρχές δεν απεμπολούν τις εξουσίες τους, δεδομένου ότι, πριν εγκρίνουν τις προτάσεις αυτές, λαμβάνουν υπόψη τις παρατηρήσεις άλλων δημοσίων και ιδιωτικών οργάνων, δύνανται δε να καθορίσουν τα κόμιστρα και αυτεπαγγέλτως.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 43 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, ο εθνικός δικαστής διερωτάται αν συμβιβάζεται με τα άρθρα 30, 86 και 90 της Συνθήκης μια εθνική ρύθμιση που καθιερώνει εκ του νόμου μονοπώλιο των οδικών μεταφορών μέσω καθεστώτος χορηγήσεως αδειών μεταφοράς υποκειμένων σε ποσοτώσεις.

- 44 Στη διάταξη παραπομπής, όμως, ο εθνικός δικαστής δηλώνει ότι το καθεστώς ποσοστώς που διέπει τις άδειες μεταφοράς δεν επηρεάζει την έκβαση της διαφοράς, η οποία αφορά την πληρωμή των κομίστρων των μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν.
- 45 Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να απαντά στο αιτούν δικαστήριο, άπαξ τα ερωτήματα που του υποβάλλονται δεν έχουν καμία σχέση με τα πραγματικά περιστατικά ή με το αντικείμενο της κύριας δίκης και, επομένως, δεν ανταποκρίνονται σε αντικειμενική ανάγκη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης (βλ. απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, υπόθεση C-18/93, Corsica Ferries, Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 14, και παρατιθέμενη εκεί νομολογία).
- 46 Η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα παρέλκει.

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 47 Με το τρίτο ερώτημα, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν ο κανονισμός 4055/86 και η οδηγία 92/106, όπ.π., έχουν εφαρμογή επί των μεταφορών του τύπου των επιδίκων στην κύρια δίκη, ώστε να μπορέσει να εκτιμήσει αν ο ιταλικός νόμος συμβιβάζεται με τις διατάξεις αυτές.
- 48 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι η οδηγία 92/106 έχει εφαρμογή, όπως ορίζει στο άρθρο 1, δεύτερο εδάφιο, επί συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών και όχι επί συνδυασμένων θαλασσίων/οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προερχομένων από τρίτες χώρες, όπως είναι οι επίδικες στην κύρια δίκη.

- 49 Ο κανονισμός 4055/86, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών αφενός και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών αφετέρου.
- 50 Η έννοια της υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς, όπως διευκρινίζεται στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, καταλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμανιού κράτους μέλους και λιμανιού ή εγκαταστάσεως off-shore άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.
- 51 Από τον ορισμό αυτόν προκύπτει ότι η υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς, κατά την έννοια του κανονισμού, περατώνεται κατά την άφιξη στο λιμάνι ή την εγκατάσταση off-shore και δεν επεκτείνεται, επομένως, στην οδική μεταφορά των εμπορευμάτων που έχουν εκφορτωθεί από το πλοίο.
- 52 Επομένως, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η μεν οδηγία 92/106 δεν έχει εφαρμογή επί συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ τρίτων χωρών και κρατών μελών, ο δε κανονισμός 4055/86 δεν έχει εφαρμογή επί οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που έχουν εκφορτωθεί από το πλοίο.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 53 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ιταλική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 7ης Μαρτίου 1994 το Tribunale di Genova, αποφαινεται:

- 1) Τα άρθρα 3, στοιχείο ζ', 5, 85, 86 και 90, καθώς και το άρθρο 30 της Συνθήκης, δεν εμποδίζουν ένα κράτος μέλος να ορίζει, με ρύθμισή του, ότι τα κόμιστρα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εγκρίνονται και καθίστανται εκτελεστά από τη δημόσια αρχή, βάσει προτάσεων επιτροπής, η οποία συντίθεται κατά πλειοψηφία από εκπροσώπους δημοσίων αρχών, μαζί με μια μειοψηφία εκπροσώπων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, και υποχρεούται, κατά τη διατύπωση των προτάσεών της, να τηρεί ορισμένα κριτήρια δημοσίου συμφέροντος, και εφόσον οι δημόσιες αρχές δεν απεμπολούν τις εξουσίες τους, δεδομένου ότι, πριν εγκρίνουν τις προτάσεις αυτές, λαμβάνουν υπόψη τις παρατηρήσεις άλλων δημοσίων και ιδιωτικών οργάνων, δύναται δε να καθορίσουν τα κόμιστρα και αυτεπαγγέλτως.
- 2) Η μεν οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, δεν έχει εφαρμογή επί συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ τρίτων χωρών και κρατών μελών, ο δε κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, δεν έχει εφαρμογή επί οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που έχουν εκφορτωθεί από το πλοίο.

Schockweiler

Mancini

Murray

Hirsch

Ragnemalm

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 5 Οκτωβρίου 1995.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

R. Grass

F. A. Schockweiler