

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)  
της 20ής Μαΐου 1987 \*

Στην υπόθεση 272/85,

**Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (ANTIB)**, εκπροσωπούμενη από το δικηγόρο E. Boyer, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο το δικηγόρο P. P. Schleimer, 26, rue Philippe-II,

προσφεύγουσα,

κατά

**Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων**, εκπροσωπούμενης από την C. Durand, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, με αντίκλητο τον Γ. Κρεμλή, επίσης μέλος της νομικής της υπηρεσίας, κτίριο Jean Monnet, Kirchberg, Λουξεμβούργο,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 10ης Ιουλίου 1985, στην υπόθεση IV-31029 — σύστημα ποταμίων ναύλων στη Γαλλία: συνδρομή EATE (EE L 219, σ. 35),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Y. Galmot, πρόεδρο τμήματος, G. Bosco, U. Everling, R. Joliet και J. C. Moitinho de Almeida, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Sir Gordon Slynn

γραμματέας: D. Loutermann, υπάλληλος διοικήσεως

λαμβάνοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 9ης Δεκεμβρίου 1986,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 3ης Φεβρουαρίου 1987,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 6 Σεπτεμβρίου 1985 η Association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie ( στο εξής: ANTIB ) άσκησε, δυνάμει του άρθρου 173, δεύτερη παράγραφος, της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να ακυρωθεί η απόφαση της Επιτροπής, της 10ης Ιουλίου 1985, που εκδόθηκε βάσει του άρθρου 11 του κανονισμού 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ( ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86 ), σχετικά με τη διεπαγγελματική σύμβαση που επιβάλλει εντός της Γαλλίας εισφορά ως προς τις ποτάμιες πλωτές εξαγωγικές μεταφορές ( ΕΕ L 219, σ. 35 ).
  - 2 Το άρθρο 2 του παραπάνω κανονισμού απαγορεύει τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων μεταφορών που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς. Πάντως κατά το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού, η απαγόρευση του άρθρου 2 μπορεί να κηρυχθεί ανεφάρμοστη για συμφωνίες που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις και κυρίως για εκείνες που βελτιώνουν την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών ή συμβάλλουν στην προαγωγή μεγαλύτερης συνέχειας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών.
  - 3 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται πλήρως τα κείμενα των εφαρμοστέου κοινοτικού δικαίου, η εξέλιξη της διαδικασίας και τα επιχειρήματα των διαδίκων. Τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας δεν επαναλαμβάνονται πιο κάτω παρά μόνο καθόσον απαιτείται για να σχηματίσει κρίση το Δικαστήριο.
- Επί της κανονιστικής ρυθμίσεως των ποτάμιων μεταφορών στη Γαλλία**
- 4 Ο τομέας των ποτάμιων μεταφορών στη Γαλλία διέπεται από μια αυστηρή κανονιστική ρύθμιση, της οποίας πρέπει να τονιστούν τρία στοιχεία.

- 5 Πρώτον, οι εξαγωγικές μεταφορές, δηλαδή από ένα γαλλικό λιμένα προς λιμένα της αλλοδαπής, ενώ μπορούν να πραγματοποιηθούν από γάλλους πορθμείς καθώς και από πορθμείς που έχουν την ιθαγένεια άλλων κρατών μελών, οι εσωτερικές μεταφορές δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν παρά μόνο από γάλλους ποτάμιους πορθμείς. Ο κανόνας αυτός δεν υπόκειται σε εξαίρεση παρά μόνο στην περίπτωση που, αφού πραγματοποίησε μεταφορά από λιμένα της αλλοδαπής με προορισμό γαλλικό λιμένα, ο μεταφορέας που είναι υπήκοος άλλου κράτους μέλους μεταφέρει εμπορεύματα μεταξύ δύο γαλλικών λιμένων για να προσεγγίσει το σημείο εκκινήσεώς του. Τέτοια περίπτωση δεν είναι συχνή, δεδομένου ότι πρέπει να έρθει η σειρά του μεταφορέα αυτού, σύμφωνα με το σύστημα που θα εκτεθεί παρακάτω, και να προταθεί στο μεταφορέα αυτόν μεταφορά προς σημείο του γαλλικού εδάφους που βρίσκεται στη διαδρομή της επιστροφής.
- 6 Δεύτερον, ο γαλλικός κώδικας περί ποτάμιου δημόσιου τομέα και εσωτερικής ναυσιπλοΐας ( στο εξής: κώδικας ναυσιπλοΐας ), προβλέπει ότι οι μεταφορείς που έχουν ένα μόνο πλοίο ( στο εξής: επαγγελματίες πορθμείς ) δεν μπορούν να συνάψουν παρά μόνο συμβάσεις ναυλώσεως που ονομάζονται « κατά ταξίδι », δηλαδή για ορισμένο ταξίδι, ή « κατά χρόνο », δηλαδή για ορισμένη περίοδο. Είτε πρόκειται για εξαγωγικές μεταφορές είτε για εσωτερικές μεταφορές, αυτές οι μορφές συμβάσεων δεν μπορούν να συναφθούν παρά μόνο αφού οι ναυλώσεις έχουν κατανεμηθεί σύμφωνα με ένα εκ περιτροπής σύστημα. Προς το σκοπό αυτό, οι δημόσιες αρχές δημιούργησαν γραφεία ναυλώσεων στους κυριότερους ποτάμιους λιμένες. Η χορήγηση των ναυλώσεων γίνεται κατά τη σειρά της εγγραφής ( « εκ περιτροπής » ), ενώ κάθε μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί τη ναύλωση που του προτείνεται. Δυνάμει του κώδικα ναυσιπλοΐας, οι πελάτες πρέπει να αντιπροσωπεύονται στα γραφεία αυτά από ναυλομεσίτες ποταμίων μεταφορών που έχουν κατά τον τρόπο αυτό μονοπώλιο.
- 7 Τρίτον, οι γαλλικές αρχές καθορίζουν υποχρεωτικούς ναύλους για τις εσωτερικές μεταφορές που ανατίθενται σύμφωνα με το σύστημα εκ περιτροπής. Αντίθετα, δεν παρεμβαίνουν στον καθορισμό των τιμών των διεθνών μεταφορών. Πάντως γίνεται διαπραγμάτευση για κατώτατες τιμές μεταξύ του εθνικού επιμελητηρίου ναυλομεσιτών ποταμίων μεταφορών, το οποίο είναι οργανισμός δημοσίου δικαίου μέλη του οποίου είναι οι ναυλομεσίτες ποταμίων μεταφορών, και της ANTIB.

## Επί της πηγής της διαφοράς

- 8 Η ANTIB είναι επαγγελματικό σωματείο που συστάθηκε το 1978 από τους γάλλους πορθμείς εν αναμονή της συστάσεως εθνικού επιμελητηρίου πορθμέων, με σκοπό να πληροφορεί τις δημόσιες αρχές για όλα τα ζητήματα γενικού ενδιαφέροντος που αφορούν τη δραστηριότητα των ανεξαρτήτων επαγγελματιών πορθμέων και να προάγει όλα τα μέτρα που αφορούν τη βελτίωση της επαγγελματικής καταστάσεώς τους. Σύμφωνα με το καταστατικό, δεν μπορούν να καταστούν μέλη του σωματείου παρά μόνο τα φυσικά πρόσωπα που διαθέτουν ένα ή περισσότερα ποταμόπλοια που φέρουν γαλλική σημαία. Η ίδια προϋπόθεση επιβάλλεται στους αλλοδαπούς πορθμείς οι οποίοι, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούν ποτέ να αποκτήσουν δικαίωμα ψήφου.
- 9 Στις 13 Ιουνίου 1983 συνήφθη μια διεπαγγελματική σύμβαση μεταξύ της ANTIB και του Chambre nationale des courtiers fluviaux (επαγγελματικού επιμελητηρίου ναυλομεσιτών ποταμίων μεταφορών) δυνάμει της οποίας οι τελευταίοι έπρεπε να εισφέρουν ποσό 10 % επί του ναύλου εξαγωγικών μεταφορών από τη Γαλλία που ανατίθενται εκ περιτροπής, είτε πραγματοποιούνται από γάλλους πορθμείς είτε από πορθμείς που έχουν την ιθαγένεια άλλων κρατών μελών (στο εξής: εισφορά EATE). Τα ποσά τα οποία κατά τον τρόπο αυτό έχουν συγκεντρωθεί έπρεπε να τίθενται στη διάθεση επαγγελματικού συνεταιρισμού, την Entreprise artisanale de transport par eau (στο εξής: EATE), που θα ιδρυόταν με σκοπό την προαγωγή των εκ περιτροπής ποταμίων μεταφορών, μόλις θα είχαν θεσπιστεί τα αναγκαία νομοθετικά μέτρα.
- 10 Η σύμβαση όριζε σχετικά ότι οι εισφορές EATE, που παρακρατούνται κατά τον τρόπο αυτό και δεν επιστρέφονται σε όσους δεν είναι μέλη του οργανισμού, θα χρηματοδοτούσαν, με άλλα έσοδα (κυρίως επιχορηγήσεις και οιονεί φορολογικές εισφορές), ένα « ταμείο διαχείρισεως », που θα είχε ως σκοπό να καλύψει τα έξοδα λειτουργίας της EATE « κατά ένα μικρό μέρος » και θα χρησιμοποιούνταν προς όφελος του συνόλου του επαγγελματικού κλάδου « κατά το μεγαλύτερο μέρος ». Όπως προκύπτει από τη ρήτρα αυτή της συμφωνίας, καθώς το δέχεται και η προσφεύγουσα, η εισφορά δεν θα επιστρέφεται εν πάση περιπτώσει στους πορθμείς οι οποίοι δεν θα είχαν προσχωρήσει στην EATE. Επρόκειτο κατά την αντίληψη εκείνων που είχαν την ιδέα της συμβάσεως αυτής να ωθήσουν, κατά τον τρόπο αυτό, όσο μεγαλύτερο δυνατό αριθμό πορθμέων να προσχωρήσουν στην EATE.
- 11 Περίπου 5 εκατομμύρια FF συγκεντρώθηκαν κατά τον τρόπο αυτό ως εισφορά EATE. Η παρακράτηση έληξε κατά τον Οκτώβριο του 1983 λόγω καταγγελιών βέλγων και

ολλανδών πορθμέων προς τη γαλλική κυβέρνηση και την Επιτροπή, καθώς και λόγω μέτρων ανταποδόσεως που επέβαλε το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες από τις επαγγελματικές συνδικαλιστικές οργανώσεις των πορθμέων.

- 12 Ο νόμος 83-657 της 20ής Ιουλίου 1983 περί αναπτύξεως ορισμένων δραστηριοτήτων κοινωνικής οικονομίας ( JORF της 21.7.1983 ) είναι εκείνος ο οποίος, για να επιτρέψει στους επαγγελματίες να οργανωθούν σε ομάδες, κυρίως στον τομέα των ποταμίων μεταφορών, κατέστησε δυνατή τη σύσταση επαγγελματικών συνεταιρισμών. Κατά το άρθρο 1 του νόμου αυτού οι εταιρίες αυτές πρέπει να έχουν ως αντικείμενο την πραγματοποίηση όλων των ενεργειών που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη των επαγγελματικών δραστηριοτήτων των μελών τους. Από το άρθρο 36 του νόμου αυτού προκύπτει ότι στον τομέα των ποταμίων μεταφορών, οι συνεταιρισμοί αυτοί δεν μπορούν να συσταθούν παρά μόνο από επιχειρήσεις που έχουν εγγραφεί στο μητρώο του εθνικού επαγγελματικού επιμελητηρίου ποταμίων μεταφορών.
- 13 Η ίδρυση του επιμελητηρίου αυτού είχε αποφασιστεί με προηγούμενο νόμο, το νόμο της 30ής Δεκεμβρίου 1982 περί προσανατολισμού των εσωτερικών μεταφορών ( JORF της 31.12.1982 ). Το άρθρο 40 του νόμου αυτού προέβλεπε ότι το εθνικό επιμελητήριο ποταμίων μεταφορών θα είχε χαρακτήρα νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και θα έπαιζε στον τομέα αυτό το ρόλο επαγγελματικού επιμελητηρίου. Η αποστολή του θα ήταν να συντονίζει τη δράση των μελών του και να εκπροσωπεί τα γενικά συμφέροντα του επαγγέλματος των πορθμέων στις δημόσιες αρχές και στους οικονομικούς παράγοντες που ενδιαφέρονται για τις ποτάμιες μεταφορές. Το άρθρο 40 όριζε ότι ένα διάταγμα θα καθόριζε τη σύσταση και τον τρόπο λειτουργίας του εθνικού επιμελητηρίου πορθμέων. Το διάταγμα αυτό δεν εκδόθηκε παρά στις 14 Μαΐου 1984. Κατά το άρθρο 3 του διατάγματος αυτού οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων με ποταμόπλοια, που πλέουν στο εσωτερικό της χώρας, τα οποία φέρουν τη γαλλική σημαία, πρέπει να έχουν εγγραφεί στο μητρώο των επιχειρήσεων των επαγγελματιών πορθμέων. Μόνο τα ποταμόπλοια που ανήκουν κατά το ήμισυ και άνω σε γάλλους υπηκόους μπορούν να φέρουν γαλλική σημαία, όπως προκύπτει από το άρθρο 79 του κώδικα ναυσιπλοΐας, μόνο γαλλικές επιχειρήσεις έχουν εγγραφεί στο μητρώο του εθνικού επιμελητηρίου επαγγελματιών πορθμέων.
- 14 Στις 12 Οκτωβρίου 1983 οι γάλλοι επαγγελματίες πορθμείς συνέστησαν την ΕΑΤΕ. Κατά το καταστατικό της, η ΕΑΤΕ πρέπει να προσπαθήσει να επιτύχει νέες ναυλώσεις προσφέροντας στους πελάτες ευνοϊκούς εμπορικούς όρους, και κυρίως εκπτώσεις, για να φορτώνουν το φορτίο εκ περιτροπής. Σύμφωνα με το άρθρο 36 του παραπάνω νόμου 83-657, το καταστατικό της ΕΑΤΕ προβλέπει ότι μόνο οι πορθμείς που έχουν

εγγραφεί στο μητρώο του εθνικού επιμελητηρίου ποταμίων μεταφορών μπορούν να προσχωρήσουν στην ΕΑΤΕ.

- 15 Σωματεία βέλγων και ολλανδών πορθμένων κατήγγειλαν τη συνδρομή ΕΑΤΕ στην Επιτροπή. Στις 10 Ιουλίου 1985 η Επιτροπή έλαβε απόφαση με την οποία διαπίστωνε την παράβαση και αρνείτο να χορηγήσει απαλλαγή.
- 16 Πρώτον, έκρινε ότι δύο ρήτρες της εν λόγω διεπαγγελματικής συμβάσεως, δηλαδή η επιβολή συνδρομής επί της εξαγωγικής μεταφοράς και η ευχέρεια επιλεκτικής επιστροφής της εν λόγω συνδρομής, δημιουργούσαν δυσμενή διάκριση και είχαν αποτέλεσμα που αντίκειται στον ανταγωνισμό ως προς τρίτες προς τη συμφωνία επιχειρήσεις. Κατά την Επιτροπή η επιβολή συνδρομής δημιουργούσε δυσμενή διάκριση έναντι των αλλοδαπών πορθμένων οι οποίοι, λόγω της περιορισμένης δυνατότητας προσβάσεως στις γαλλικές εσωτερικές μεταφορές, δεν μπορούσαν να επωφεληθούν από το ενόψει σχέδιο σε βαθμό αντίστοιχο προς την οικονομική τους συμμετοχή και έβλεπαν έτσι την ανταγωνιστική τους θέση να αλλοιώνεται. Ως προς την ευχέρεια επιλεκτικής επιστροφής της συνδρομής ΕΑΤΕ, προκαλούσε επίσης διακρίσεις έναντι των αλλοδαπών πορθμένων από το γεγονός ότι στερούνταν του δικαιώματος να προσχωρήσουν στην ΕΑΤΕ και, κατά συνέπεια, της δυνατότητας να επωφεληθούν από την επιστροφή της συνδρομής.
- 17 Δεύτερον, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν συγκεντρώνονταν οι προϋποθέσεις χορηγήσεως απαλλαγής. Σχετικά, τόνισε ότι οι επικρινόμενες ρήτρες ήταν δυσανάλογες σε σχέση με τα σκοπούμενα πλεονεκτήματα εκ μέρους των μερών και είχαν ως σκοπό, στην πραγματικότητα, να μεταθέσουν επί ζημία των πορθμένων που πραγματοποιούν εξαγωγικές μεταφορές, το βάρος να χρηματοδοτήσουν το ταμείο διαχείρισεως της ΕΑΤΕ.
- 18 Η ANTIB άσκησε κατά της αποφάσεως αυτής την προκειμένη προσφυγή προς υποστήριξη της οποίας προβάλλει τρεις λόγους. Πρώτον υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εσφαλμένα έκρινε ότι η επιβολή συνδρομής ΕΑΤΕ είχε χαρακτήρα που προκαλούσε δυσμενείς διακρίσεις έναντι των πορθμένων που είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών και περιόριζε τον ανταγωνισμό. Κατόπιν εκθέτει ότι η Επιτροπή εσφαλμένα έκρινε ότι μόνο οι γάλλοι πορθμείς έπρεπε να τύχουν του ευεργετήματος της επιστροφής της συνδρομής ΕΑΤΕ. Τέλος υποστήριξε ότι η άρνηση χορηγήσεως απαλλαγής δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένη.

**Επί της επιβολής της συνδρομής ΕΑΤΕ**

- 19 Κατά την προσφεύγουσα η επιβολή συνδρομής ΕΑΤΕ δεν προκαλεί δυσμενή διάκριση δεδομένου ότι όλοι οι πορθμείς που πραγματοποιούν εξαγωγικές μεταφορές, είτε είναι Γάλλοι ή υπήκοοι άλλου κράτους μέλους υπόκεινται σ' αυτή. Η προσφεύγουσα δέχεται ασφαλώς ότι οι πορθμείς που έχουν ιθαγένεια άλλων κρατών μελών δεν έχουν επωφεληθεί παρά μόνο λίγο της δραστηριότητας του ΕΑΤΕ ενώ έχουν συνεισφέρει στη χρηματοδότησή του. Υποστηρίζει πάντως ότι τούτο δεν οφείλεται στη συμφωνία αυτή καθεαυτή, αλλά στο γεγονός ότι η γαλλική ρύθμιση περιορίζει κατά πολύ την πρόσβαση των πορθμέων άλλων κρατών μελών στις εσωτερικές μεταφορές. Εξάλλου τονίζοντας ότι οι πορθμείς αυτοί και οι γάλλοι πορθμείς δεν βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση στην εσωτερική αγορά, η προσφεύγουσα αρνείται ότι η επιβολή συνδρομής ΕΑΤΕ μπόρεσε να αλλοιώσει τις ανταγωνιστικές τους σχέσεις. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν εξήγησε επαρκώς τον αντίθετο προς τον ανταγωνισμό χαρακτήρα της συνδρομής.
- 20 Πρέπει να τονιστεί ότι η δραστηριότητα της ΕΑΤΕ έπρεπε να προωθήσει το σύνολο των εκ περιτροπής ποταμίων μεταφορών και ότι, όπως αναγνωρίζει η προσφεύγουσα, τα συλλεγόμενα ποσά ως συνδρομή ΕΑΤΕ ήταν προς όφελος, πράγματι, κατ' ουσία των εσωτερικών μεταφορών. Οι πορθμείς που έχουν ιθαγένεια άλλων κρατών μελών οι οποίοι δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις μεταφορές αυτές δεν επωφελήθηκαν συνεπώς από τη δραστηριότητα της ΕΑΤΕ παρά μόνο κατά περιορισμένο τρόπο και κατά συνέπεια υπέστησαν δυσμενή διάκριση.
- 21 Η αιτία της δυσμενούς αυτής διακρίσεως δεν βρίσκεται στη γαλλική ρύθμιση αλλά στο γεγονός ότι οι υπογράψαντες τη συμφωνία επέλεξαν την είσπραξη ποσών που προορίζονται για την προώθηση του συνόλου των μεταφορών, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι εσωτερικές μεταφορές, μόνο από τις εξαγωγικές μεταφορές, ενώ ε γνώριζαν ότι οι πορθμείς που έχουν ιθαγένεια άλλων κρατών μελών δεν είχαν παρά μόνο πολύ περιορισμένη πρόσβαση στις εσωτερικές μεταφορές και δεν μπορούσαν κατά συνέπεια να αποκομίσουν τα ίδια πλεονεκτήματα από τη δραστηριότητα της ΕΑΤΕ όπως αποκόμιζαν οι γάλλοι πορθμείς.
- 22 Εξάλλου, έχει μικρή σημασία το ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ γάλλων πορθμέων και πορθμέων που έχουν την ιθαγένεια άλλων κρατών μελών στην αγορά των εσωτερικών μεταφορών, εφόσον με την απόφασή της η Επιτροπή έθεσε τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά των εξαγωγικών μεταφορών.

- 23 Τέλος, όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη αιτιολογίας σε σχέση με τον αντίθετο προς τον ανταγωνισμό χαρακτήρα της συμφωνίας, πρέπει να θεωρηθεί ότι, λαμβάνοντας υπόψη τα περιστατικά της συγκεκριμένης περιπτώσεως, η Επιτροπή δεν είχε την υποχρέωση να παράσχει λεπτομερείς εξηγήσεις σχετικά με το θέμα αυτό. Η αμοιβή των πορθμέων που είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών υπέστη μείωση κατά 10 % που δεν αντισταθμίστηκε από τη σύναψη νέων συμβάσεων. Είναι συνεπώς προφανές ότι οι πορθμείς αυτοί έπρεπε να φέρουν ένα σημαντικό επιπλέον κόστος το οποίο δεν μπορούσε παρά να τους εξαναγκάζει να αυξάνουν τους ναύλους τους ή να παραιτούνται από την πραγματοποίηση μεταφορών για τις οποίες οι προτεινόμενοι ναύλοι ήταν πάρα πολύ χαμηλοί και το οποίο κόστος έθιγε την ανταγωνιστική τους ικανότητα.
- 24 Όπως προκύπτει από τις παραπάνω σκέψεις ο πρώτος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

### Επί του τρόπου επιστροφής της συνδρομής ΕΑΤΕ

- 25 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι κατά το χρόνο της συνάψεως της διεπαγγελματικής συμφωνίας αγνοούσε ότι οι αλλοδαποί πορθμείς δεν μπορούσαν να προσχωρήσουν στην ΕΑΤΕ και κατά τον τρόπο αυτό αποκλείοντο από το ευεργέτημα της επιστροφής της συνδρομής ΕΑΤΕ. Μόνο στις 10 Μαΐου 1984, όταν εκδόθηκε το διάταγμα που όριζε τον τρόπο λειτουργίας του εθνικού επιμελητηρίου των ταμείων μεταφορών, έγινε γνωστό ότι οι αλλοδαποί πορθμείς δεν ήταν εγγεγραμμένοι στο μητρώο του επιμελητηρίου αυτού και δεν μπορούσαν κατά συνέπεια να προσχωρήσουν στην ΕΑΤΕ, δυνατότητα η οποία επιφυλασσόταν από το καταστατικό στους πορθμείς που ήταν εγγεγραμμένοι στο εν λόγω μητρώο.
- 26 Πρέπει να τονιστεί ότι η διεπαγγελματική σύμβαση συνάφθηκε στις 13 Ιουνίου 1983 εν αναμονή της συστάσεως της ΕΑΤΕ με τη μορφή επαγγελματικού συνεταιρισμού. Κατά το χρόνο αυτό, η προσφεύγουσα έπρεπε να είναι πληροφορημένη ως προς το περιεχόμενο του νομοσχεδίου που επέτρεπε αυτή τη συνεταιριστική δομή, νομοσχέδιο που επρόκειτο να καταστεί ο νόμος 83-657 που δημοσιεύτηκε στις 20 Ιουλίου 1983. Έπρεπε συνεπώς να γνωρίζει επίσης ότι στον τομέα των ποταμίων μεταφορών τα μέλη ενός επαγγελματικού συνεταιρισμού έπρεπε να έχουν εγγραφεί στο μητρώο του εθνικού επαγγελματικού επιμελητηρίου ποταμίων μεταφορών.
- 27 Είναι ακριβές ότι κατά το χρόνο της συνάψεως της διεπαγγελματικής συμφωνίας δεν υπήρχε καμία ρύθμιση που να προβλέπει ότι μόνο οι γάλλοι πορθμείς θα έπρεπε να ήταν εγγεγραμμένοι στο μητρώο αυτό. Πάντως κατά το άρθρο 40 του νόμου περί προσανατολισμού των εθνικών μεταφορών της 30ής Δεκεμβρίου 1982, το εθνικό επαγγελματικό επιμελητήριο ποταμίων μεταφορών έπρεπε να εκπροσωπεί τα γενικά συμφέ-



ροντα των επαγγελματιών πορθμέων ενόπιον των γαλλικών δημοσίων αρχών. Κατά συνέπεια μπορούσε να προβλεφθεί κατά το χρόνο της συνάψεως της διεπαγγελματικής συμφωνίας ότι οι πορθμείς που έχουν την ιθαγένεια άλλων κρατών μελών δεν θα είχαν εγγραφεί στο μητρώο του επιμελητηρίου αυτού και θα εστερούντο, κατά συνέπεια, της δυνατότητας να προσχωρήσουν στην ΕΑΤΕ και να επωφεληθούν κατά τον τρόπο αυτό από την επιστροφή της συνδρομής ΕΑΤΕ.

- 28 Όπως προκύπτει από τις παραπάνω σκέψεις ο δεύτερος λόγος πρέπει επίσης να απορριφθεί.

**Επί του λόγου που αφορά την έλλειψη αιτιολογίας της αρνήσεως χορηγήσεως απαλλαγής**

- 29 Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι η εν λόγω απόφαση δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένη δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η δραστηριότητα της ΕΑΤΕ ωφέλησε εμμέσως τους αλλοδαπούς πορθμείς. Εξηγεί επ' αυτού ότι οι γάλλοι πορθμείς, απασχολούμενοι μέχρι το σημείο εκείνο και με τις εξαγωγικές μεταφορές και με τις εσωτερικές μεταφορές, στράφηκαν προς τις τελευταίες που προσέφεραν μεγαλύτερες αμοιβές κατόπιν της δραστηριότητας της ΕΑΤΕ. Προσκόμισε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση στατιστικές που αποδεικνύουν, κατά την άποψή της, ότι οι πορθμείς που είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών αύξησαν το μερίδιο που είχαν στην εξαγωγική αγορά κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής της διεπαγγελματικής συμφωνίας.
- 30 Πρέπει να τονιστεί ότι με την απόφασή της η Επιτροπή δέχτηκε ότι η δραστηριότητα της ΕΑΤΕ ήταν επωφέλης για όλους τους πορθμείς που διενεργούσαν εκ περιτροπής μεταφορές, καθώς και για εκείνους που διενεργούσαν εξαγωγικές μεταφορές. Πάντως, έκρινε ότι τα πλεονεκτήματα των αλλοδαπών πορθμέων δεν ήταν επαρκή για να αντισταθμίσουν τα σοβαρά μειονεκτήματα που είχαν υποστεί.
- 31 Η εκτίμηση αυτή δεν αμφισβητείται από το γεγονός ότι οι πορθμείς αυτοί αύξησαν τα μερίδιά τους στην αγορά των εξαγωγικών μεταφορών και κατά τον τρόπο αυτό επέτυχαν πλεονεκτήματα σε αντιστάθμισμα της επιβολής της συνδρομής ΕΑΤΕ. Πράγματι, εν πάση περιπτώσει, οι αριθμοί που προσκομίστηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση από την προσφεύγουσα δεν επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το αντιστάθμισμα αυτό ήταν ανάλογο με τα βάρη που επιβλήθηκαν στους εν λόγω πορθμείς.
- 32 Από τις παραπάνω σκέψεις πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η προσφυγή που ασκήθηκε από την ANΤΙΒ κατά της αποφάσεως της Επιτροπής της 10ης Ιουλίου 1985 πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

**Επί των δικαστικών εξόδων**

- 33 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του κανονισμού διαδικασίας ο ηττηθείς διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδα. Δεδομένου ότι η ANTIB ηττήθηκε πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Απορρίπτει την προσφυγή.**
- 2) Καταδικάζει την ANTIB στα δικαστικά έξοδα.**

Galmot

Bosco

Everling

Joliet

Moitinho de Almeida

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 20 Μαΐου 1987.

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

Y. Galmot