

Odkaz:

Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. května 1994, Corsica Ferries Italia Srl proti Corpo dei piloti del porto di Genova, věc C-18/93, Recueil 1994, s. I-1783¹

Klíčová slova:

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Tribunale di Genova – Povinné lodivodské služby – Diskriminační poplatky – Volný pohyb služeb – Hospodářská soutěž

Předmět:

Rozhodnutí o předběžné otázce o výkladu článků 5, 7, 30, 59, 85, 86 a 90 Smlouvy o EHS

Skutkové okolnosti:

(Část „Skutkové okolnosti“ není převzata.)

Právní otázky:

- ¹ Usnesením ze dne 14. prosince 1992, došlým kanceláři Soudního dvora dne 19. ledna 1993, položil Tribunale di Genova podle článku 177 Smlouvy o EHS pět předběžných otázek týkajících se výkladu článků 5, 7, 30, 59, 85, 86 a 90 této smlouvy.
- ² Těchto pět otázek bylo vzneseno v rámci sporu mezi Corsica Ferries Italia Srl (dále jen „Corsica Ferries“) a Corpo dei piloti del porto di Genova (korporace lodivodů janovského přístavu, dále jen „korporace“) týkajícího se proplacení části poplatků ve prospěch Corsica Ferries, které zaplatila za lodivodské služby v janovském přístavu.
- ³ Lodivodské služby v italských námořních přístavech, které se řídí zákoníkem plavby a prováděcím nařízením, jsou zajišťovány pod dohledem a vedením velitele přístavu korporacemi lodivodů ustavenými nařízením prezidenta republiky a majícími formu právnické osoby.
- ⁴ I když je v zásadě dobrovolné, povinným se využívání lodivodských služeb téměř ve všech italských přístavech včetně janovského stalo na základě nařízení prezidenta republiky. Zanedbání povinnosti velitelem lodi využít služby lodivoda je trestně stíháno.
- ⁵ Poplatky za lodivodské služby stanovené korporací jsou schvalovány ministrem obchodního loďstva po vyjádření zainteresovaných odborových organizací a jsou uváděny v účinnost v každém přístavu nařízením příslušného námořního úřadu.
- ⁶ Podle nařízení ředitele námořních záležitostí z let 1989, 1990 a 1991 byly v janovském přístavu na základní poplatky použity různé slevy, a to sleva 30 % ve prospěch lodí, které mají povoleno provozovat námořní kabotáž, což znamená ve prospěch přepravy mezi dvěma italskými přístavy, sleva 50 % ve prospěch lodí provozujících pravidelnou dopravu, které mají povoleno provozovat námořní kabotáž a které vykonávají pravidelné plavby mezi italskými přístavy podle stálého plavebního řádu a uskutečňují alespoň jedno mezipřistání týdně v janovském přístavu, stejně jako další slevy ve prospěch lodí s hrubou prostorností větší než 2 000 tun s povolením provozovat námořní kabotáž a využívajících určitý počet lodivodských služeb několikrát měsíčně.

¹ Jednací jazyk: italština

7 V době skutkových okolností věci v původním řízení mohly pouze lodě plující pod
8 italskou vlajkou obdržet povolení provozovat námořní kabotáž.

8 Corsica Ferries, společnost podle italského práva, zajišťuje jako podnik námořní
dopravy provoz pravidelné linky mezi přístavem v Janově a různými přístavy na
Korsice na dvou lodích registrovaných v Panamě a plujících pod vlajkou tohoto
9 státu.

9 Vzhledem k tomu, že se pokládá za oběť diskriminace porušující pravidla Smlouvy o
hospodářské soutěži a volném pohybu služeb, obrátila se Corsica Ferries na
Tribunale di Genova v rámci řízení o soudním příkazu podle článku 633 a násl.
italského občanského soudního řádu, aby obdržela náhradu rozdílu mezi základním
poplatkem, který platila, a sníženým poplatkem, vztahujícím se na lodě, které mají
10 povoleno provozovat námořní kabotáž.

10 V rámci tohoto sporu Tribunale di Genova položil Soudnímu dvoru následující
předběžné otázky:

- „1) Brání články 5 a 7 Smlouvy vnitrostátním ustanovením, která pro lodě
zajišťující provoz pravidelné linky mezi přístavy dvou členských států stanoví
použití snížených poplatků za lodivodské služby, které je povinné využívat
kvůli bezpečnosti plavby, pouze ve prospěch lodí, které mají povoleno
provozovat „kabotáž“ mezi dvěma vnitrostátními přístavy, přičemž zmíněná
námořní kabotáž mezi vnitrostátními přístavy se za současného stavu práva
Společenství omezuje pouze na lodě plující pod vnitrostátní vlajkou?
- 2) Brání článek 30 Smlouvy vnitrostátním pravidlům nebo zvyklostem, které
ukládají obrátit se na podnik pověřený lodivodskými službami i v případě, že
činnosti, které vykonává, mohou být celkově nebo částečně a při zachování
veškeré bezpečnosti plavby, zajištěny za nižší náklady pomocí zaměstnanců,
prostředků a technologií, jimiž je loď vybavena?
- 3) Pokud jde o lodě, které zajišťují provoz pravidelných linek mezi dvěma
členskými státy, brání článek 59 Smlouvy vnitrostátním ustanovením, která
dovolují uplatňovat snížení povinných poplatků používaných pro lodivodské
služby ve vnitrostátních přístavech pouze vůči lodím plujícím pod vnitrostátní
vlajkou?
- 4) Vede schválení povinného poplatku, který vyplývá ze souhlasu nebo z dohody
mezi sdruženími podniků v této oblasti, veřejným orgánem k takovému typu
dohody, jaký zakazuje čl. 85 odst. 1 Smlouvy, a v případě kladné odpovědi,
může být toto slučitelné s čl. 90 odst. 1 ve spojení s články 5 a 85 Smlouvy?
- 5) Brání čl. 90 odst. 1 ve spojení s článkem 86 Smlouvy vnitrostátním
ustanovením, která dovolují podniku v dominantním postavení, jemuž jsou
svěřena výlučná práva na podstatné části společného trhu:
 - a) uplatňovat rozdílné podmínky na plnění stejné povahy, jde-li o lodě
zajišťující provozování pravidelných linek mezi dvěma členskými státy,
pokud platný poplatkový systém stanoví pro stejnou službu snížení poplatků
použitelné jen pro lodě plující pod vnitrostátní vlajkou?
 - b) používat tak pro lodě plující pod cizí vlajkou poplatky, které stanoví
poplatky „třikrát“ vyšší než pro lodě plující pod vnitrostátní vlajkou?
 - c) odmítnout snížení ceny za povinnou službu, jakou je dotyčná služba,
přičemž – při trvalém zajištění maximálního dodržování požadavků na
bezpečnost plavby ve všech směrech – dotyčná loď si je sama schopna zajistit
alespoň částečně potřebné činnosti?“

K pravomoci Soudního dvora odpovídat na otázky

11 Žalovaná v původním řízení, francouzská a italská vláda a Komise z různých důvodů popírají pravomoc Soudního dvora odpovídat na všechny otázky položené předkládajícím soudem. V tomto ohledu předně zdůrazňují, že předkládající soudce nevzal v úvahu skutečnost, že lodě jsou registrované v Panamě, což se příkládá tomu, že nedošlo ke kontradiktorní diskusi v řízení o soudním příkazu, a dále, že položené otázky, nebo některé z nich, nejsou relevantní s ohledem na žalobu, o které rozhoduje předkládající soudce.

12 Pokud jde o povahu řízení před vnitrostátním soudem, Soudní dvůr již rozhodl, že předseda italského soudu rozhodnutím v rámci řízení o soudním příkazu podle italského občanského soudního řádu vykonává soudní funkci ve smyslu článku 177 Smlouvy a že tento článek nepodmiňuje zahájení řízení před Soudním dvorem kontradiktorní povahou řízení, během kterého vnitrostátní soudce klade předběžné otázky, i kdyby se konání takového řízení mohlo ukázat v zájmu řádného výkonu spravedlnosti (viz rozsudky ze dne 14. prosince 1971, *Politi*, 43/71, *Recueil*, s. 1039; ze dne 21. února 1974, *Birra Dreher*, 162/73, *Recueil*, s. 201; ze dne 28. června 1978, *Simmenthal*, 70/77, *Recueil*, s. 1453, ze dne 9. listopadu 1983, *San Giorgio*, 199/82, *Recueil*, s. 3595, ze dne 15. prosince 1993, *Ligur Carni*, C-277/91, C-318/91 a C-319/91, *Recueil*, s. I-6621 a ze dne 3. března 1994, *Eurico Italia a další*, C-332/92, C-333/92 a C-335/92, *Recueil*, s. I-711).

13 Pokud jde o neúplnou povahu předložených skutkových okolností, stačí uvést, že písemná a ústní vyjádření předložená Soudnímu dvoru obsahují informace o registraci lodí dostatečné k tomu, aby Soudní dvůr mohl dát vnitrostátnímu soudci užitečnou odpověď s přihlédnutím k těmto skutečnostem.

14 Pokud jde o relevanci otázek, Soudní dvůr rozhodl, že nemá pravomoc odpovědět předkládajícímu soudu, pokud se položené otázky nevztahují ke skutkovým okolnostem, nebo předmětu sporu v původním řízení, a nejsou tedy objektivně potřebné k vyřešení sporu v původním řízení (viz rozsudky ze dne 16. června 1981, *Salonia*, 126/80, *Recueil*, s. 1563; ze dne 11. července 1991, *Crispoltoni*, C-368/89, *Recueil*, s. I-3695; ze dne 28. listopadu 1991, *Durighello*, C-186/90, *Recueil*, s. I-5773; ze dne 16. července 1992, *Lourenço Dias*, C-343/90, *Recueil*, s. I-4673; ze dne 16. července 1992, *Asociación Española de Banca privada a další*, C-67/91, *Recueil*, s. I-4785; výše uvedený rozsudek *Eurico Italia a další* a usnesení ze dne 26. ledna 1990, *Falciola*, C-286/88, *Recueil*, s. I-191).

15 Jak uvedla Komise, je v tomto ohledu třeba konstatovat, že žaloba, která byla podána předkládajícímu soudci, se týká pouze údajně diskriminačního poplatku zaplaceného žalobcem v původním řízení, a nikoli povinné povahy lodivodské služby, neměnné povahy poplatku bez ohledu na technické vybavení lodi nebo způsobů určování tohoto poplatku.

16 Za těchto podmínek je na místě odpovědět jen na první a třetí otázku, které se vztahují k dodržování zákazu diskriminace v používání poplatků, a na první dvě části páté otázky, které mají vztah k zákazu zneužívání veřejnými podniky.

K volnému pohybu služeb v námořní dopravě

17 Podstatou první a třetí otázky předkládajícího soudu je, zda je v rozporu s právem Společenství použití různých poplatků pro stejné lodivodské služby v rámci členského státu, a to podle toho, zda podnik, který provozuje námořní dopravu mezi

dvěma členskými státy, používá loď, která má nebo nemá povolenou námořní kobotáž, která je vyhrazena pro lodě plující pod vlajkou tohoto státu.

18 V tomto ohledu je předně třeba uvést, že článek 5 Smlouvy, zmíněný v první otázce, který ukládá členským státům povinnost zajistit plnění jejich závazků vyplývajících ze Smlouvy, je formulován natolik obecně, že jej nelze samostatně použít, pokud se předmětná situace, tak jako v tomto případě, řídí zvláštním ustanovením Smlouvy (viz rozsudek ze dne 11. března 1992, *Compagnie commerciale de l'Ouest* a další, C-78/90 až C-83/90, Recueil, s. I-1847, bod 19).

19 Dále je vhodné uvést, že v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora je článek 7 Smlouvy o EHS (článek 6 Smlouvy o ES), který se věnuje obecné zásadě zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, určen k autonomnímu použití jen na situace upravené právem Společenství, pro něž Smlouva neupravuje zvláštním způsobem zákaz diskriminace (viz rozsudek ze dne 10. prosince 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Recueil, s. I-5889, bod 11).

20 Zásada zákazu diskriminace byla provedena a upřesněna v oblasti volného pohybu služeb článkem 59 Smlouvy.

21 Pokud jde o vymezení služeb, na které je namístě použít článek 59 Smlouvy, je třeba uvést, že režim různých poplatků za lodivodské služby se dotýká dopravního podniku, jakým je Corsica Ferries, ze dvou důvodů. Lodivodské služby představují službu, kterou za odměnu poskytuje korporace námořním dopravcům tak, že poplatkové rozdíly se jich týkají jako příjemce těchto služeb. Tyto poplatkové rozdíly se však dotýkají dopravce především jako poskytovatele námořní dopravy, pokud se odrážejí na ceně služeb, a jsou tedy takové povahy, že jej znevýhodňují oproti hospodářskému subjektu využívajícímu zvýhodněného poplatkového režimu.

22 Ke zhodnocení dotyčného poplatkového režimu u vnitrostátního soudu, pokud jde o volný pohyb služeb námořní dopravy, je zaprvé třeba prozkoumat, do jaké míry se zásada zákazu diskriminace, obsažená v článku 59 Smlouvy, použije v oblasti námořní dopravy a zadruhé, zda takový režim způsobuje diskriminaci na základě státní příslušnosti.

23 V tomto ohledu je zaprvé třeba uvést, že čl. 61 odst. 1 Smlouvy stanoví, že volný pohyb služeb v oblasti dopravy je upraven ustanoveními hlavy o dopravě (viz zvláště rozsudky ze dne 22. května 1985, *Parlament v. Rada*, 13/83, Recueil, s. 1513, bod 62, a ze dne 13. prosince 1989, *Corsica Ferries France*, C-49/89, Recueil, s. 4441, bod 10).

24 Z toho vyplývá, jak Soudní dvůr rozhodl ve výše uvedeném rozsudku *Corsica Ferries France*, bod 11, a v rozsudku ze dne 30. dubna 1986, *Asjes* (209/84 až 213/84, Recueil, s. 1425, bod 37), že v oblasti dopravy by cíle stanoveného článkem 59 Smlouvy, spočívajícího v odstranění omezení volného pohybu služeb v průběhu přechodného období mělo být dosaženo v rámci společné politiky stanovené v člancích 74 a 75 Smlouvy.

25 Pokud jde přímo o námořní dopravu, čl. 84 odst. 2 Smlouvy stanoví, že Rada může rozhodnout zda, do jaké míry a jakým postupem bude možno stanovit vhodná ustanovení pro tento druh dopravy.

26 Rada tak přijala na základě těchto ustanovení nařízení (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi

členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, s. 1), které vstoupilo v platnost dne 1. ledna 1987.

27 Podle čl. 1 odst. 1 tohoto nařízení,

„Volný pohyb služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi se vztahuje na státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě, než je stát osoby, pro kterou je služba určena.“

28 Pokud jde o věcnou působnost nařízení č. 4055/86, vyplývá přímo ze znění článku 1, že se použije na takový druh námořní dopravy mezi členskými státy, jakou je doprava ve věci v původním řízení.

29 Pokud jde o osobní působnost nařízení č. 4055/86, je třeba uvést, že článek 1 se vztahuje na státní příslušníky členských států, kteří jsou usazeni v jiném členském státě, než je stát osoby, pro kterou je služba určena, a nevztahuje se na registraci nebo vlajku lodí používaných dopravním podnikem.

30 Dále je třeba zdůraznit, že volného pohybu služeb námořní dopravy mezi členskými státy, zvláště zásady zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, se může dovolávat podnik vůči státu, ve kterém je usazen, pokud jsou služby poskytovány příjemcům usazeným v jiném členském státě. V takovém případě, jako je ten ve věci v původním řízení, podnik usazený v jednom členském státě a provozující pravidelnou linku do jiného státu uvedenou v nařízení č. 4055/86 nabízí tyto služby z jejich vlastní povahy zejména osobám usazeným ve druhém státě.

31 V důsledku toho situace ve věci v původním řízení přesahuje čistě vnitřní rámec a argument předložený italskou vládou je třeba zamítnout.

32 Zadruhé je k přezkoumání, zda je předmětný poplatkový režim projednávaný u vnitrostátního soudu v souladu s nařízením č. 4055/86, třeba připomenout, že vyplývá z bodů 6 a 7 tohoto rozsudku, že tento režim obsahuje zvýhodnění lodí, kterým je povoleno provozovat námořní kobotáž, tedy lodí plujících pod vnitrostátní vlajkou.

33 Takový režim způsobuje nepřímou diskriminaci mezi hospodářskými subjekty na základě jejich státní příslušnosti vzhledem k tomu, že lodě plující pod vnitrostátní vlajkou jsou zpravidla provozovány vnitrostátními hospodářskými subjekty, zatímco dopravci pocházející z jiných členských států vesměs neprovozují lodě registrované v prvně zmiňovaném státě.

34 Toto zjištění není ovlivněno okolností, že mezi znevýhodněnými hospodářskými subjekty mohou rovněž být vnitrostátní dopravci provozující lodě, které nejsou registrované v jejich státě, ani skutečností, že ve skupině zvýhodněných subjektů mohou být dopravci z jiných členských států, kteří provozují lodě registrované v prvně zmiňovaném členském státě, je-li zvýhodněná skupina složena převážně z vnitrostátních příslušníků.

35 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 1 odst. 1 nařízení č. 4055/86 zakazuje členskému státu používat pro totožné lodivodské služby různé tarify, a to podle toho, zda podnik, i když je původem z toho státu, který zajišťuje služby námořní dopravy mezi tímto státem a jiným členským státem, používá loď, které je, nebo není povoleno provozovat námořní kobotáž, která je vyhrazena pro lodě plující pod vlajkou tohoto státu.

36 Korporace a italská vláda se neprávem pokoušejí odůvodnit různé poplatky důvody založenými na bezpečnosti plavby nebo vnitrostátní dopravní politice a ochraně životního prostředí. Ve skutečnosti, i za předpokladu, že by tyto cíle mohly odůvodnit zásah veřejné moci do oblasti dopravy, nejeví se diskriminační poplatky takového druhu, jako jsou dotyčné poplatky před vnitrostátním soudem, jako nezbytné k dosažení uvedených cílů.

37 Na první a třetí otázku je tedy třeba odpovědět tak, že čl. 1 odst. 1 nařízení č. 4055/86, které provádí zásadu volného pohybu služeb, a zejména zásadu zákazu diskriminace v oblasti námořní dopravy mezi členskými státy, brání v členském státě použití různých poplatků za totožné lodivodské služby, a to podle toho, zda podnik, který provozuje námořní dopravu mezi dvěma členskými státy, používá loď, které je, nebo není povoleno provozovat námořní kobotáž, která je vyhrazena pro lodě plující pod vlajkou tohoto státu.

K pravidlům hospodářské soutěže

38 Podstatou první a druhé části páté otázky vnitrostátního soudu je, zda čl. 90 odst. 1 a článek 86 Smlouvy zakazují vnitrostátnímu orgánu umožnit podniku, majícímu výlučné právo nabízet povinné lodivodské služby na podstatné části společného trhu, použít různé poplatky pro podniky námořní dopravy, a to podle toho, zda tyto podniky provozují dopravu mezi členskými státy, nebo mezi přístavy ležícími na vnitrostátním území.

39 V tomto ohledu je třeba připomenout, že korporace, žalovaná ve věci v původním řízení, obdržela od veřejné moci výlučné právo poskytovat povinné lodivodské služby v janovském přístavu.

40 Podnik, který má ze zákona monopolní postavení na podstatné části společného trhu, může být považován za podnik, který se nachází v dominantním postavení ve smyslu článku 86 Smlouvy (viz rozsudky ze dne 23. dubna 1991, Höfner a Elser, C-41/90, Recueil, s. I-1979, bod 28; ze dne 18. června 1991, ERT, C-260/89, Recueil, s. I-2925, bod 31; výše uvedený rozsudek Mercei convenzionali porto di Genova, bod 14).

41 Předmětným trhem je trh s lodivodskými službami v janovském přístavu. Zejména s ohledem na objem obchodu v dotyčném přístavu a na jeho význam vzhledem ke všem činnostem spojeným s námořním dovozem a vývozem do dotyčného členského státu může být tento trh považován za trh představující podstatnou část společného trhu (viz výše uvedený rozsudek Mercei convenzionali porto di Genova, bod 15).

42 Dále je třeba upřesnit, že samotný fakt vzniku dominantního postavení udělením výlučných práv ve smyslu čl. 90 odst. 1 není jako takový v rozporu s článkem 86 Smlouvy.

43 Nicméně členský stát překračuje zákazy obsažené v obou ustanoveních, pokud schválením poplatků stanovených podnikem umožní tomuto podniku zneužívat jeho dominantního postavení, mimo jiné uplatňováním rozdílných podmínek vůči obchodním partnerům při plnění stejné povahy ve smyslu čl. 86 druhého pododstavce písm. c) Smlouvy.

44 Diskriminační praktiky uvedené v předkládacím rozhodnutí, pokud se dotýkají podniků provozujících dopravu mezi dvěma členskými státy, mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy.

45 Je tedy třeba na první a druhou část páté otázky odpovědět tak, že čl. 90 odst. 1 a článek 86 Smlouvy zakazují vnitrostátnímu orgánu, aby schválením poplatků stanovených podnikem majícím výlučné právo nabízet povinné lodivodské služby na podstatné části společného trhu umožnil tomuto podniku používat různé poplatky pro podniky námořní dopravy, a to podle toho, zda tyto podniky provozují dopravu mezi členskými státy, nebo mezi přístavy ležícími na vnitrostátním území, v takové míře, aby byl ovlivněn obchod mezi členskými státy.

K nákladům řízení

46 Výdaje vzniklé francouzské a italské vládě a Komisi Evropských společenství, které předložily Soudnímu dvoru vyjádření, se nenahrazují. Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před vnitrostátním soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud.

Z těchto důvodů

SOUDNÍ DVŮR

o otázkách, které mu předložil Tribunale di Genova usnesením ze dne 14. prosince 1992, rozhodl takto:

1) Ustanovení čl. 1 odst. 1 nařízení č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi brání v členském státě použití různých poplatků za totožné lodivodské služby, a to podle toho, zda podnik, který provozuje námořní dopravu mezi dvěma členskými státy, používá loď, které je, nebo není povoleno provozovat námořní kobotáž, která je vyhrazena pro lodě plující pod vlajkou tohoto státu.

2) Ustanovení čl. 90 odst. 1 a článek 86 Smlouvy o EHS zakazují vnitrostátnímu orgánu, aby schválením poplatků stanovených podnikem majícím výlučné právo nabízet povinné lodivodské služby na podstatné části společného trhu umožnil tomuto podniku používat různé poplatky pro podniky námořní dopravy, a to podle toho, zda tyto podniky provozují dopravu mezi členskými státy, nebo mezi přístavy ležícími na vnitrostátním území, v takové míře, aby byl ovlivněn obchod mezi členskými státy.