YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

13 päivänä kesäkuuta 2002 *

Yhdistetyissä asioissa C-430/99 ja C-431/99,

jotka Raad van State (Alankomaat) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevissa asioissa

Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam

vastaan

Sea-Land Service Inc. (C-430/99) ja

Nedlloyd Lijnen BV (C-431/99)

ennakkoratkaisun EY:n perustamissopimuksen 92, 59 ja 56 artiklan (joista on muutettuina tullut EY 87, EY 49 ja EY 46 artikla) sekä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1) tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja F. Macken sekä tuomarit C. Gulmann (esittelevä tuomari), J.-P. Puissochet, R. Schintgen ja J. N. Cunha Rodrigues,

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Sea-land Service Inc., edustajanaan advocaat G. J. W. Smallegange,

— Nedlloyd Lijnen BV, edustajanaan advocaat A. J. Braakman,

— Alankomaiden hallitus, asiamiehenään M. A. Fierstra,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään D. Triantafyllou, B. Mongin ja H. M. H. Speyart,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Sea-Land Service Inc:n, edustajanaan G. J. W. Smallegange, Nedlloyd Lijnen BV:n, edustajanaan A. J. Braakman, Alankomaiden hallituksen, asiamiehenään H. G. Sevenster, ja komission, asiamiehenään H. M. H. Speyart, 4.7.2001 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.9.2001 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Raad van State on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 4.11.1999 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet yhteisöjen tuomioistuimeen 8.11.1999, EY 234 artiklan nojalla neljä ennakkoratkaisukysymystä EY:n perustamissopimuksen 92, 59 ja 56 artiklan (joista on muutettuina tullut EY 87, EY 49 ja EY 46 artikla) sekä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1) tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty kahdessa asiassa, joissa valittajana on Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam (jäljempänä Inspecteur), ja vastaajina Sea-Land Service Inc. (jäljempänä Sea-Land) ja Nedlloyd Lijnen BV (jäljempänä Nedlloyd) ja joissa on kyse meriliikenteen ohjausjärjestelmään osallistumisesta kannettavan maksun maksamisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 EY:n perustamissopimuksen 61 artiklan 1 kohdan (josta on muutettuna tullut EY 51 artiklan 1 kohta) mukaan palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä.

4 EY:n perustamissopimuksen 84 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 80 artikla) 1 kohdan mukaan tämän osaston määräyksiä sovelletaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen. Tämän artiklan 2 kohdassa määrätään, että "neuvosto voi määräenemmistöllä päättää, annetaanko meri- ja lentoliikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan". Tämän määräyksen perusteella neuvosto antoi 22.12.1986 asetuksen N:o 4055/86.

5 Tämän asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Vapaus tarjota jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä meriliikenteen alan palveluja koskee niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu.

2. Tämän asetuksen säännökset koskevat myös niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, sekä niitä meriliikenteen har-

joittajia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, mutta joissa jäsenvaltion kansalaisilla on määräysvalta, jos näiden kansalaisten tai varustamojen alukset on rekisteröity jäsenvaltiossa sen lainsäädännön mukaisesti.

3. Perustamissopimuksen 55—58 ja 62 artiklaa sovelletaan asioihin, joista tässä asetuksessa säädetään.

4. Tätä asetusta sovellettaessa jäsenvaltioiden välisinä merikuljetuspalveluina sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisinä merikuljetuspalveluina pidetään, jos niitä yleensä tarjotaan maksua vastaan:

a) *yhteisön sisäistä liikennettä:*

matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan laitteiston välillä;

b) *yhteisön ja kolmansien maiden välistä liikennettä:*

matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin kolmannen maan sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan laitteiston välillä."

6 Asetuksen N:o 4055/86 8 artikla kuuluu seuraavasti:

"Merikuljetuspalvelun tarjoaja voi väliaikaisesti harjoittaa toimintaansa siinä jäsenvaltiossa, jossa palvelua tarjotaan, niillä edellytyksillä, jotka tämä jäsenvaltio asettaa omille kansalaisilleen, edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta sijoittautumisoikeutta koskevien perustamissopimuksen määräysten soveltamista."

7 Kyseisen asetuksen 9 artiklassa säädetään seuraavaa: "Kunnes rajoitukset, jota koskevat palvelujen tarjoamisen vapautta, on poistettu, jäsenvaltioiden on sovellettava rajoituksia kansallisuudesta tai asuinpaikasta riippumatta kaikkiin henkilöihin, jotka tarjoavat 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja."

Kansallinen lainsäädäntö

8 Scheepvaartverkeerswetissä (laivaliikennelaki), sellaisena kuin se on muutettuna 7.7.1994 annetulla lailla (Staatsblad 1994, nro 585; jäljempänä SVW), joka on tullut voimaan 1.10.1995, säädetään muun muassa meriliikenteen ohjausjärjestelmän (verkeersbegeleidingssysteem; jäljempänä VBS-järjestelmä) yhteydessä perittävistä meriliikenteen ohjausmaksuista (jäljempänä VBS-maksu). Tätä ennen tästä aiheutuneet kustannukset katettiin luotsausmaksuilla, mutta luotsauspalvelut yksityistettiin Alankomaissa vuonna 1995. Pääasioiden riitakysymysten ratkaisun kannalta merkittävänä aikana VBS-maksuvelvollisia olivat vain valtamerialukset.

9 SVW:n 1 §:n 1 momentin i alakohdassa määritellään meriliikenteen ohjaus turvallisen ja nopean vesiliikenteen järjestelmälliseksi ja interaktiiviseksi toteuttamiseksi ja ylläpitämiseksi henkilöstön ja infrastruktuurin avulla.

10 SVW:n 15 c §:n 1 momentissa säädetään, että VBS-järjestelmään kuuluvan aluksen kapteenilla, omistajalla tai rahdinantajalla on velvollisuus maksaa VBS-maksuja ja antaa niiden vahvistamiseksi välttämättömät tiedot.

11 SVW:n 15 d §:ssä säädetään seuraavaa:

"1. VBS-maksuilla on tarkoitus kattaa valtiolle meriliikenteen ohjauksesta aiheutuvat kustannukset siltä osin kuin tämä ohjaus merkitsee yksittäisten palvelujen tarjoamista.

2. Edellä 1 momentissa tarkoitettu maksu maksetaan valtiolle. Hallinnollisella toimenpiteellä määritellään ne laivareitit, joilta maksua peritään, tämän maksun kantoperusteet sekä poikkeukset maksuvelvollisuudesta.

3. Edellä 1 momentissa tarkoitettu maksu vahvistetaan ministeriön päätöksellä. Siinä määritellään myös maksun kantamista ja sen maksamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt."

12 SVW:n 15 d §:n säännökset on pantu täytäntöön Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer -nimisellä 4.11.1994 annetulla asetuksella (meriliikenteen ohjausmaksusta annettu asetus, Staatsblad 1994, nro 807; jäljempänä BVS-asetus). BVS-asetuksen 2 §:n 1 momentin nojalla ministeriön päätöksellä vahvistettu maksu kannetaan valtamerialuksilta, joka liikennöivät seuraavilla alueilla:

a) Eems

b) Den Helder

c) Noordzeekanaal

d) Nieuwe Waterweg ja

e) Westerschelde.

13 BVS-asetuksen 4 §:n 1 momentin mukaan kannettavan maksun maksuperuste ja määrä määritetään aluksen pituuden mukaan pyöristettynä lähimpään täyteen metriin siten, että ainoastaan täydet metrit otetaan huomioon.

14 BVS-asetuksen 5 §:n 1 momentin mukaan maksua ei kanneta seuraaviin luokkiin kuuluvilta aluksilta:

a) enintään 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta

b) Alankomaiden sota-aluksilta

c) muilta Alankomaiden valtion omistamilta tai sen hallussa olevilta aluksilta

d) muiden valtioiden sota-aluksilta, jos tästä on sovittu kyseisten alusten lippuvaltioiden kanssa

e) satamasta, ankkurointi- tai pysähdyspaikalta maksulliselle alueelle tulevilta aluksilta, jotka jättävät väylän tehdäkseen kiertomatkan merellä ja tämän jälkeen palaavat takaisin samaa väylää pitkin

f) aluksilta, jotka saapuvat Alankomaiden satamaan tai ankkurointi- taikka pysähdyspaikalle harjoittamatta taloudellista toimintaa.

15 SVW:n 15 d §:n 3 momentti pantiin täytäntöön 14.9.1995 annetulla Regeling verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer -nimisellä asetuksella (meriliikenteen ohjausmaksusta tehty päätös, Nederlandse Staatscourant 1995, nro 8). Päätöksen mukaan aluksista, jotka ovat pituudeltaan 41—100 metriä, kannetaan 250 Alankomaiden guldenin (NLG) suuruinen maksu, jota korotetaan 17 NLG:lla kultakin tämän ylittävältä metriltä kuitenkin siten, että enimmäismaksu on 2 800 NLG 250 metrin pituisilta ja sitä pidemmiltä aluksilta.

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Inspecteur lähetti Yhdysvaltain oikeuden mukaan perustetulle Sea-Landille, jonka kotipaikka on Wilmington (Yhdysvallat), ja Alankomaiden oikeuden mukaan perustetulle Nedlloydille, jonka kotipaikka on Rotterdam (Alankomaat), VBS-maksuja koskevat laskut. Nämä kaksi merikuljetusyhtiötä tekivät oikaisuvaatimukset kyseisistä laskuista. Inspecteur hylkäsi oikaisuvaatimukset 5.2. ja 15.5 sekä 19.5.1996 tekemillään päätöksillä. Arrondissementsrechtbank te Rotterdam (Alankomaat) päätti 19.1.1998 antamillaan tuomioilla, että näistä pää-

töksistä tehdyt valitukset olivat perusteltuja, ja se kumosi näin ollen kyseiset päätökset. Inspecteur haki muutosta näihin tuomioihin Raad van Statessa.

17 Sea-Land ja Nedlloyd ovat väittäneet kansallisessa tuomioistuimessa, että VBS-maksu on ristiriidassa palvelujen vapaan tarjoamisen kanssa. Sisävesialusten ja valtamerialusten erilainen kohtelu VBS-maksun suhteen on perustamissopimuksella kiellettyä syrjintää. Kyseiset yhtiöt ovat myös väittäneet, että VBS-maksusta vapauttamista, joka koskee erityisesti sisävesiliikennettä, on pidettävä perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna tukena. Koska tätä tukea ei ole ilmoitettu komissiolle, se on lainvastainen.

18 Inspecteurin mukaan velvollisuus osallistua VBS-järjestelmään ja maksaa VBS-maksu perustuu lakiin ja sitä sovelletaan erotuksetta kaikkiin 41 metrin pituisiin tai tätä pidempiin aluksiin niiden kansallisuudesta riippumatta. Jos tämä maksu kuitenkin on palvelujen vapaan tarjoamisen rajoitus, siihen on sovellettava Inspecteurin mukaan poikkeusta, josta oli kyse asiassa C-55/94, Gebhard, 30.11.1995 annetussa tuomiossa (Kok. 1995, s. I-4165) tai ainakin yleiseen turvallisuuteen perustuvaa poikkeusta, sellaisena kuin siitä määrätään perustamissopimuksen 56 artiklassa, luettuna yhdessä sen 66 artiklan (josta on tullut EY 55 artikla) kanssa. Inspecteur väittää lisäksi, että VBS-maksusta myönnettävää vapauttamista sovelletaan sisävesialuksiin riippumatta niiden kansallisuudesta. Kilpailu ei siis ole vääristynyt millään tavoin kyseisillä sisävesiliikennemarkkinoilla, eikä jäsenvaltioiden väliseen kauppaankaan ole huomattavasti vaikutettu. Jos vapautusta kuitenkin olisi pidettävä tukena, Inspecteur on todennut, että taloudellinen etu on niin vähäinen, että sitä olisi pidettävä vähämerkityksisenä tukena, joka sellaisena on laillinen. VBS -maksujärjestelmän kaltaista julkista infrastruktuurin rahoittamisjärjestelmää voidaan pitää yleisenä talouspoliittisena toimenpiteenä.

19 Raad van State toteaa, että meriliikenteen ohjauksen ansiosta sellaisille aluksille, jotka purjehtivat erittäin vilkkaasti liikennöidyillä vyöhykkeillä tai vyöhykkeillä, joilla liikkuu useita vaarallisia, merenkulkua vaikeuttavia lasteja, voidaan antaa

viivytyksettä tietoja, joilla pyritään muun muassa edistämään merenkulun turvallisuutta.

20 Kansallisen tuomioistuimen mukaan VBS-maksulla ei aiheuteta suoraa tai välillistä kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää. Tämä maksu ei ensinnäkään riipu aluksen kansallisuudesta. Toiseksi sisävesialuksille myönnetty vapautus VBS-maksusta perustuu objektiivisiin syihin. Ei kuitenkaan liene mahdotonta, että velvollisuudella osallistua VBS-järjestelmään ja siitä aiheutuvalla velvollisuudella maksaa VBS-maksu rajoitettaisiin ilman syrjintää palvelujen vapaata tarjoamista. Jos näin on, on tutkittava, kuuluuko tämä rajoitus perustamissopimuksessa, muun muassa sen 56 artiklassa, määrättyjen poikkeusten joukkoon.

21 Kansallinen tuomioistuin pohtii lisäksi, onko sisävesialusten vapauttaminen perustamissopimuksen 92 artiklassa kiellettyä tukea. Se katsoo, että VBS-maksusta vapauttamista voidaan perustella järjestelmän luonteella ja rakenteella. Joka tapauksessa on epätodennäköistä, että tällä toimenpiteellä vääristettäisiin kilpailua tai että se vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Kansallinen tuomioistuin toteaa tältä osin, että meriliikennettä ja sisävesiliikennettä ei voida pitää yksinä ja samoina markkinoina etenkään akselilla Rotterdam—Antwerpen. Vaikka katsottaisiinkin, että kyse on tuesta, ei ole mahdotonta, että sitä pidettäisiin vähämerkityksisenä tukena.

22 Tässä tilanteessa Raad van State päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat, molemmissa pääasioissa samansisältöiset ennakkoratkaisukysymykset:

"1) a) Onko VBS:n kaltainen lainsäädäntö, jossa säädetään pakollisesta osallistumisesta meriliikenteen ohjaukseen, asetuksessa N:o 4055/86, kun sitä

luetaan yhdessä EY:n perustamissopimuksen 59 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 49 artikla) kanssa, tarkoitettu palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitus?

b) Jos edellä olevaan kysymykseen vastataan kieltävästi, onko asia toisin silloin, kun järjestelmään osallistuvilta kannetaan maksu tarjotuista palveluista?

c) Onko kysymykseen 1 b vastattava eri tavoin, jos maksu kannetaan aluksilta, joiden on pakko osallistua järjestelmään, mutta sitä ei kanneta muilta käyttäjiltä, kuten esimerkiksi sisävesialuksilta eikä valtamerialuksilta, joiden pituus on alle 41 metriä?

2) a) Jos VBS:n kaltaisella lainsäädännöllä ja siihen liittyvällä maksuvelvollisuudella rajoitetaan palvelujen tarjoamisen vapautta, kuuluuko tällainen rajoitus EY:n perustamissopimuksen 56 artiklassa — — määrätyn poikkeuksen soveltamisalaan yleisen turvallisuuden varmistamiseksi toteutettuna toimenpiteenä?

b) Vaikuttaako edellä 2 a kohdassa esitettyyn kysymykseen annettavaan vastaukseen se, että maksu ylittää yksittäiselle alukselle tarjotusta palvelusta aiheutuvat todelliset kustannukset?

3) Jos VBS:n kaltaisella lainsäädännöllä ja siihen liittyvällä maksuvelvollisuudella rajoitetaan palvelujen tarjoamisen vapautta ja jos tällainen rajoittaminen ei ole perusteltua EY:n perustamissopimuksen 56 artiklassa — — määrätyn poikkeuksen nojalla, voidaanko tätä rajoitusta perustella joko sillä, että se koskee ainoastaan yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithourad annetussa tuomiossa tarkoitetun kaltaista syrjimätöntä 'myyntijärjestelyä', tai sillä, että se täyttää ne edellytykset, jotka yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin asettanut muissa asioissa — erityisesti asiassa Gebhard — antamissaan tuomioissa?

4) a) Onko VBS:n kaltaista jäsenvaltion lainsäädäntöä, jolla tietyt erityisesti sisävesiliikenteen käyttäjäryhmät vapautetaan maksun maksamisvelvollisuudesta, pidettävä EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa — — tarkoitettuna tukena?

b) Jos edellä esitettyyn kysymykseen vastataan myöntävästi, kuuluuko tällainen tuki 92 artiklan 1 kohdassa määrätyn kiellon soveltamisalaan?

c) Jos myös kysymykseen 4 b vastataan myöntävästi, vaikuttaako se, että tukea pidetään yhteisön oikeuden mukaan kiellettynä, yhteisön oikeuden säännökset huomioon ottaen siihen maksuun, joka käyttäjien — lukuunottamatta niitä, jotka on siitä vapautettu — on maksettava?"

23 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 17.12.1999 antamalla määräyksellä asiat C-430/99 ja C-431/99 yhdistettiin kirjallista ja suullista käsittelyä sekä tuomion antamista varten.

Kolme ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä

24 Kolmella ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa selvittää pääasiallisesti, onko pääasiassa kyseessä olevan VBS-järjestelmän kaltainen meriliikenteen ohjausjärjestelmä, joka edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, joiden on pakko osallistua tähän järjestelmään, vaikka muut alukset, kuten esimerkiksi sisävesialukset, on vapautettu tästä maksusta, asetuksen N:o 4055/86 vastainen, kun sitä luetaan yhdessä perustamissopimuksen 56 ja 59 artiklan kanssa.

25 Aluksi on syytä muistuttaa asetuksen N:o 4055/86 aineellisen soveltamisalan osalta, että sen 1 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ilmenee, että sitä sovelletaan jäsenvaltioiden välisiin sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiin merikuljetuspalveluihin.

26 Asetuksen N:o 4055/86 henkilöllisen soveltamisalan osalta on aiheellista todeta, että sen 1 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaan vapaus tarjota jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja koskee niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu, niitä jäsenvaltioiden kansalaisia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle, sekä niitä meriliikenteen harjoittajia, jotka ovat sijoittautuneet yhteisön ulkopuolelle mutta joissa jäsenvaltion kansalaisilla on määräysvalta, jos näiden kansalaisten tai varustamojen alukset on rekisteröity jäsenvaltiossa sen lainsäädännön mukaisesti.

27 EY:n perustamissopimuksen 58 artiklassa (josta on tullut EY 48 artikla), jota asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 3 kohdan nojalla sovelletaan tässä asetuksessa säännellyllä alalla, määrätään, että jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti perustetut yhtiöt, joiden sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on yhteisön alueella, rinnastetaan luonnollisiin henkilöihin, jotka ovat jäsenvaltion kansalaisia.

28 Kansallisen tuomioistuimen on tarkistettava, että pääasiassa kyseessä olevat tilanteet kuuluvat tosiasiallisesti asetuksen N:o 4055/86 soveltamisalaan, sellaisena kuin se on kuvattu tämän tuomion 25 ja 26 kohdassa.

29 Seuraava esitys perustuu oletukseen, jonka mukaan näin on asian laita ainakin yhden nyt kyseessä olevan tilanteen osalta.

30 On muistutettava, että asetuksessa N:o 4055/86, jonka oikeudellinen perusta on perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohta, säädetään EY:n perustamissopimuksen 59 artiklassa määrätyn palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteen alalla. Yhteisöjen tuomioistuin on myös antanut tämänsuuntaisen ratkaisun katsoessaan, että kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa määritellään olennaisesti samoin sanoin kuin perustamissopimuksen 59 artiklassa, ketkä voivat käyttää jäsenvaltioiden välisten sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten merikuljetuspalvelujen tarjoamisen vapautta (asia C-381/93, komissio v. Ranska, tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-5145, Kok. Ep. XVI, s. 225, 10 kohta).

31 Muun muassa asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 3 kohdasta ja 8 artiklasta ilmenee lisäksi, että tämän asetuksen perusteella sillä säännellyllä alalla on sovellettava kaikkia palvelujen tarjoamisen vapautta koskevia perustamissopimuksen määräyksiä (ks. vastaavasti em. asia komissio v. Ranska, tuomion 11—13 kohta).

32 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 59 artiklassa tarkoitettu palvelujen vapaa tarjoaminen ei edellytä ainoastaan sitä, että toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palvelujen tarjoajan kaikenlainen syrjintä kansalaisuuden perusteella poistetaan, vaan se edellyttää myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä kotimaisiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi (ks. mm. asia C-266/96, Corsica Ferries France, tuomio 18.6.1998, Kok. 1998, s. I-3949, 56 kohta; yhdistetyt asiat C-369/96 ja C-376/96, Arblade ym., tuomio 23.11.1999, Kok. 1999, s. I-8453, 33 kohta ja asia C-205/99, Analir ym., tuomio 20.2.2001, Kok. 2001, s. I-1271, 21 kohta). Tämän säännön mukaisesti palvelujen tarjoamisen vapauteen voi vedota myös yritys sitä valtiota vastaan, johon se on sijoittautunut, kun palveluja tarjotaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneille vastaanottajille (ks. mm. em. asia komissio v. Ranska, tuomion 14 kohta ja asia C-224/97, Ciola, tuomio 29.4.1999, Kok. 1999, s. I-2517, 11 kohta).

33 Tässä suhteessa on todettava, että VBS-järjestelmä, joka edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta ja jonka mukaan sisäve-

sialukset on vapautettu tästä maksusta siitä riippumatta, minkä valtion lipun alla ne purjehtivat ja mikä on niillä liikennöivien yritysten kansallisuus, ei ole millään tavoin kansalaisuuden perustella syrjivä.

34 Sea-Land ja Nedlloyd väittävät komission tukemina, että ne asetetaan kyseisellä järjestelmällä kansallisuuden perusteella välillisesti huonompaan asemaan, sillä sisävesiliikennettä, joka on vapautettu VBS-maksun maksamisvelvollisuudesta, harjoitetaan lähes yksinomaan Alankomaiden lipun alla. Jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset kuuluvat pääsääntöisesti kotimaisille taloudellisille toimijoille, kun taas muista jäsenvaltioista peräisin olevat varustamot eivät yleensä liikennöi ensin mainitussa valtiossa rekisteröidyillä aluksilla.

35 Näitä väitteitä ei voida hyväksyä.

36 Vaikka onkin totta, että perustamissopimuksen 59 artiklalla ja 60 artiklan kolmannella kohdalla (josta on tullut EY 50 artiklan kolmas kohta) kielletäänkin kaikki peitellyn syrjinnän muodot, joissa näennäisesti neutraaleja kriteerejä soveltaen päädytään tosiasiassa samaan tulokseen (ks. mm. yhdistetyt asiat 62/81 ja 63/81, Seco ja Desquenne & Giral, tuomio 3.2.1982, Kok. 1982, s. 223, Kok. Ep. VI, s. 311, 8 kohta), on myöskin totta, että erilaista kohtelua voidaan pitää syrjintänä vain, jos kyseessä olevat tilanteet ovat rinnastettavissa toisiinsa (ks. mm. asia C-479/93, Francovich, tuomio 9.11.1995, Kok. 1995, s. I-3843, 23 kohta ja asia C-156/98, Saksa v. komissio, tuomio 19.9.2000, Kok. 2000, s. I-6857, 84 kohta).

37 Kuten ennakkoratkaisupyynnöistä ilmenee, tässä tapauksessa yli 41 metrin pituisten valtamerialusten ja sisävesialusten välillä on muun muassa niiden markkinoihin liittyviä objektiivisia eroja, jotka lisäksi osoittavat, että nämä kaksi liikennevälineryhmää eivät ole toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa.

38 On kuitenkin todettava, että pääasiassa kyseessä olevalla VBS-järjestelmällä, joka edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, haitataan kyseisten palvelujen tarjoamista tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi, joten sitä on pidettävä kyseisten palvelujen vapaan tarjoamisen rajoituksena (ks. vastaavasti em. asia Analir ym., tuomion 22 kohta).

39 On muistutettava, että palvelujen tarjoamisen vapautta, joka on perustamissopimuksen perusperiaate, voidaan rajoittaa ainoastaan sellaisilla säännöksillä, jotka perustuvat yleistä etua koskeviin pakottaviin syihin ja joita sovelletaan kaikkiin henkilöihin tai yrityksiin, jotka harjoittavat toimintaa vastaanottavan jäsenvaltion alueella. Jotta kyseinen kansallinen lainsäädäntö olisi oikeutettu, sillä on voitava asianmukaisesti taata siinä asetetun tavoitteen toteuttaminen eikä sillä saada ylittää sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi (ks. mm. em. asia Analir ym, tuomion 25 kohta).

40 Ensinnäkään, kuten edellä on todettu, VBS-järjestelmää ei sovelleta syrjivästi.

41 Toisekseen sen osalta, onko olemassa yleisen edun mukaisia pakottavia syitä, joiden takia kyseisestä järjestelmästä seuraavaa palvelujen tarjoamisen vapauden rajoittamista voidaan pitää perusteltuna, on todettava, että yleisen turvallisuuden suojelu on yksi niistä EY:n perustamissopimuksen 56 artiklan 1 kohdassa mainituista syistä, joiden nojalla voidaan perustella erityisjärjestelmän muiden valtioiden kansalaisille aiheuttamia rajoituksia. Yleisen turvallisuuden suojelulla voidaan siis lähtökohtaisesti perustella myös pääasioissa esillä olevaa, kaikkiin erotuksetta sovellettavaa kansallista säännöstä (ks. vastaavasti asia C-108/96, Mac Quen ym., tuomio 1.2.2001, Kok. 2001, s. I-837, 28 kohta).

42 VBS-järjestelmällä annettu meriliikenteen ohjaustoiminta on merenkulkupalvelu, joka on oleellisen tärkeä rannikko- ja satamavesien yleisen turvallisuuden varmistamiseksi, ja VBS-maksu, joka kannetaan yli 41 metrin pituisilta valta-

merialuksilta tämän palvelun käyttäjinä, edistää omalta osaltaan yleisen edun mukaista yleistä turvallisuutta näillä vesillä.

43 Lopuksi oikeasuhteisuuden osalta todetaan, että VBS-järjestelmä, joka edellyttää VBS-maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, täyttää tämän kriteerin asettamat vaatimukset siltä osin kuin näille aluksille suoritetun palvelun aiheuttama kustannus ja kyseisen maksun määrä korreloivat todellisuudessa keskenään. Näin ei olisi muun muassa siinä tapauksessa, että maksun määrään sisältyisi muistakin alusluokista kuin yli 41 metrin pituisista valtamerialuksista, kuten esimerkiksi sisävesialuksista, aiheutuneita kustannustekijöitä.

44 Kolmeen ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on siis vastattava siten, että asetuksen N:o 4055/86 soveltamisalaan kuuluvissa tilanteissa pääasiassa kyseessä olevan VBS-järjestelmän kaltainen meriliikenteen ohjausjärjestelmä, joka edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, joiden on pakko osallistua tähän järjestelmään, vaikka muut alukset, kuten esimerkiksi sisävesialukset, on vapautettu tästä maksusta, ei ole ristiriidassa asetuksen N:o 4055/86 kanssa, kun viimeksi mainittua tulkitaan yhdessä perustamissopimuksen 56 ja 59 artiklan kanssa, siltä osin kuin näille valtamerialuksille suoritetun palvelun aiheuttama kustannus ja kyseisen maksun määrä korreloivat todellisuudessa keskenään.

Neljäs ennakkoratkaisukysymys

45 Neljännessä ennakkoratkaisukysymyksessään kansallinen tuomioistuin kysyy pääasiallisesti, onko pääasiassa kyseessä olevan kaltainen VBS-järjestelmä perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, koska

samalla kun se edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, joiden on pakko osallistua tähän järjestelmään, muut alukset, kuten esimerkiksi sisävesialukset, on vapautettu tästä maksusta.

46 Tämän osalta on huomattava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen yhteisöjen tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta (ks. erityisesti asia C-415/93, Bosman, tuomio 15.12.1995, Kok. 1995, s. I-4921, 59 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin todennut, että se voi jättää vastaamatta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen tai jos yhteisöjen tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. mm. asia C-36/99, Idéal tourisme, tuomio 13.7.2000, Kok. 2000, s. I-6049, 20 kohta).

47 On todettava, ettei neljännellä ennakkoratkaisukysymyksellä ole merkitystä pääasioissa annettavien ratkaisujen kannalta, sillä nämä asiat koskevat Sea-Landin ja Nedlloydin velvollisuutta maksaa VBS-maksu. Ne, joiden on maksettava pakollinen maksu, eivät nimittäin voi jättää kyseistä maksua maksamatta siihen vedoten, että muiden saamaa vapautusta on pidettävä valtiontukena (ks. asia C-390/98, Banks, tuomio 20.9.2001, Kok. 2001, s. I-6117, 80 kohta).

48 Näin ollen neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

49 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Alankomaiden hallitukselle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Raad van Staten 4.11.1999 tekemillään päätöksillä esittämät ennakkoratkaisukysymykset seuraavasti:

Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 soveltamisalaan kuuluvissa tilanteissa pääasiassa kyseessä olevan "verkeersbegeleidingssysteemin" kaltainen meriliikenteen ohjausjärjestel-

mä, joka edellyttää maksun kantamista yli 41 metrin pituisilta valtamerialuksilta, joiden on pakko osallistua tähän järjestelmään, vaikka muut alukset, kuten esimerkiksi sisävesialukset, on vapautettu tästä maksusta, ei ole ristiriidassa asetuksen N:o 4055/86 kanssa, kun viimeksi mainittua tulkitaan yhdessä EY:n perustamissopimuksen 56 ja 59 artiklan (joista on muutettuina tullut EY 46 ja EY 49 artikla) kanssa, siltä osin kuin näille valtamerialuksille suoritetun palvelun aiheuttama kustannus ja kyseisen maksun määrä korreloivat todellisuudessa keskenään.

Macken Gulmann Puissochet

Schintgen Cunha Rodrigues

Julistettiin Luxemburgissa 13 päivänä kesäkuuta 2002.

R. Grass

kirjaaja

F. Macken

kuudennen jaoston puheenjohtaja