YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

6 päivänä huhtikuuta 2006 *

Asiassa C-456/04,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Italia) on esittänyt 20.7.2004 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 29.10.2004, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Agip Petroli SpA

vastaan

Capitaneria di porto di Siracusa,

Capitaneria di porto di Siracusa – Sezione staccata di Santa Panagia ja

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. W. A. Timmermans sekä tuomarit J. Makarczyk, R. Schintgen, P. Kūris ja J. Klučka (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: J. Kokott,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 10.11.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Agip Petroli SpA, edustajinaan avvocato R. Longanesi Cattani, avvocato G. Pitruzzella ja avvocato A. Cariola,

– Italian hallitus, asiamiehenään I. M. Braguglia, avustajanaan avvocato dello Stato G. Albenzio,

– Kreikan hallitus, asiamiehenään E.-M. Mamouna,

– Ranskan hallitus, asiamiehenään A. Hare,

– Norjan hallitus, asiamiehenään A. Eide, avustajanaan attorney general for civil affairs C. Galtung,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään K. Simonsson, avustajinaan avvocato G. Conte ja avvocato E. Boglione,

kuultuaan julkisasiamiehen 8.12.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisukysymys koskee palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (EYVL L 364, s. 7; jäljempänä asetus) 3 artiklan 3 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajana on Agip Petroli SpA (jäljempänä Agip Petroli) ja vastaajina Capitaneria di porto di Siracusa, Capitaneria di porto di Siracusa – Sezione staccata di Santa Panagia (jäljempänä satamaviranomainen) ja Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ja jossa on kyse päätöksestä, jolla satamaviranomainen eväsi Kreikan lipun alla purjehtivalta säiliöalukselta luvan tehdä saarikabotaasimatka Magnisin ja Gelan välillä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen kolmannessa, neljännessä, seitsemännessä ja kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"sisämarkkinoiden toteuttamiseksi on tarpeen poistaa rajoituksia, jotka koskevat meriliikenteen palvelujen tarjoamista jäsenvaltioissa; sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla taataan tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus,

tämän vuoksi palvelujen tarjoamisen vapautta olisi sovellettava meriliikenteeseen jäsenvaltioissa,

– –

kilpailun vääristymisen välttämiseksi kabotaasipalvelujen tarjoamisen vapautta käyttävien yhteisön laivanvarustajien on täytettävä kaikki kabotaasin harjoittamisessa vaaditut edellytykset siinä jäsenvaltiossa, jossa niiden alukset on rekisteröity; jäsenvaltiossa rekisteröidyllä aluksella liikennettä harjoittavien yhteisön laivanvarustajien, joilla ei ole oikeutta harjoittaa kabotaasiliikennettä kyseisessä valtiossa, olisi kuitenkin voitava hyödyntää tätä asetusta siirtymäkauden ajan,

tämä vapaus olisi toteutettava asteittain eikä siinä välttämättä tarvitsisi noudattaa yhdenmukaista menettelyä kaikkien kyseisten palvelujen osalta ottaen huomioon tiettyjen erityispalvelujen luonne ja niiden ponnistelujen laajuus, joihin tiettyjen, eri tavalla kehittyneiden yhteisön talouksien on pystyttävä – –."

4 Asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tammikuun 1 päivästä 1993 lähtien meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi) sovelletaan yhteisön laivanvarustajiin, jotka harjoittavat liikennettä jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ja jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla, jos nämä täyttävät kaikki kyseisessä jäsenvaltiossa kabotaasiliikenteelle asetetut edellytykset – –."

5 Asetuksen 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) 'meriliikenteen palveluilla jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi)' palveluja, joita tavallisesti tarjotaan korvausta vastaan ja jotka käsittävät:

– –

c) 'saarikabotaasin': matkustaja- tai tavaraliikenne meritse:

– yhden ja saman jäsenvaltion mantereella ja yhdellä tai useammalla saarella sijaitsevien satamien välillä,

– yhden ja saman jäsenvaltion saarilla sijaitsevien satamien välillä,

– –."

6 Asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Kaikista mannerkabotaasia ja risteilyliikennettä harjoittavien alusten miehistöön liittyvistä kysymyksistä vastaa se valtio, jossa alus on rekisteröity (lippuvaltio), mutta bruttovetoisuudeltaan alle 650 tonnin aluksiin voidaan soveltaa vastaanottavan valtion edellytyksiä.

2. Kaikista saarikabotaasia harjoittavien alusten miehistöön liittyvistä kysymyksistä vastaa se valtio, jossa alus harjoittaa meriliikennettä (vastaanottava valtio).

3. Kaikista niiden saarikabotaasia harjoittavien rahtialusten, joiden bruttovetoisuus on yli 650 tonnia, miehistöön liittyvistä kysymyksistä vastaa kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 1999 lähtien se valtio, jossa alus on rekisteröity (lippuvaltio), silloin kun kyseistä matkaa seuraa tai edeltää matka toisesta valtiosta tai toiseen valtioon.

– –."

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

7 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että Agip Petroli vuokrasi Theodoros IV -nimisen, Kreikan lipun alla purjehtivan säiliöaluksen (jäljempänä Theodoros IV) kuljettaakseen raakaöljylastin kahden Sisiliassa sijaitsevan paikkakunnan, Magnisin ja Gelan välillä. Agip Petroli vetosi asetuksen 3 artiklan 3 kohtaan perustellakseen vastaanottavan valtion eli Italian tasavallan lainsäädännöstä poikkeamisen ja näin ollen lippuvaltion eli Kreikan tasavallan lainsäädännön soveltamisen. Kyseinen yhtiö totesi hakemuksessaan, joka koski lupaa tehdä kyseinen saarikabotaasimatka, että aluksen oli tämän jälkeen tarkoitus jatkaa matkaa suoraan ulkomaille ilman lastia (matka painolastissa).

8 Satamaviranomainen kieltäytyi 6.12.2001 tehdyllä päätöksellä myöntämästä Theodoros IV:lle mainittua lupaa sillä perusteella, että kyseisen aluksen miehistöön kuului Italian laivaliikenteestä annetun lain 318 §:n vastaisesti merimiehiä, jotka olivat Filippiinien kansalaisia.

9 Satamaviranomainen perusteli päätöksessään Italian lainsäädännön soveltamista vetoamalla 31.1.2000 laadittuun liikenne- ja merenkulkuministeriön hallinnolliseen soveltamisohjeeseen nro TMA3/CA/0230, jonka mukaan asetuksen 3 artiklan 3 kohta, jossa säädetään lippuvaltion lainsäädännön poikkeuksellisesta soveltamisesta, koskee yksinomaan tapausta, jossa "matka, joka seuraa tai edeltää kabotaasimatkaa, on toiminnallisesti ja kaupallisesti itsenäinen eli kun aluksessa on lasti ja matkan lopullisena/ensimmäisenä määränpäänä on ulkomainen satama". Kyseiseen säännökseen ei näin ollen sen mukaan voida vedota silloin, kun "alus ennen saarikabotaasimatkaa tai sen jälkeen on tehnyt matkan painolastissa tai lastinaan sellaisia tavaroita, joiden laatu ja määrä ovat sellaisia, ettei matkan voida katsoa olevan itsenäinen".

10 Agip Petroli nosti kyseisestä päätöksestä kanteen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, joka katsoo, että molemmat asetuksen 3 artiklan 3 kohdan tulkinnat ovat mahdollisia. Kyseisen tuomioistuimen mukaan suppeaa tulkintaa puoltaa tarve estää asetuksen 3 artiklan 2 kohdan kiertäminen toisiaan seuraavilla keinotekoisilla kabotaasimatkoilla. Kyseisten säännösten soveltamisen rajoittaminen matkoihin, joilla aluksessa on lasti, ei kuitenkaan saa mitään tukea niiden sanamuodosta.

11 Näissä olosuhteissa Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"– – kattaako asetuksen – – 3 artiklan 3 kohtaan sisältyvä käsite 'matka[, jota] seuraa tai edeltää' kabotaasimatka, ainoastaan matkan, joka on 'toiminnallisesti ja kaupallisesti itsenäinen eli kun aluksessa on lasti ja matkan lopullisena/ensimmäisenä määränpäänä on ulkomainen satama', siten kuin esillä olevassa asiassa riitautetuissa toimissa on täsmennetty, vai koskeeko se myös matkaa ilman lastia (nk. matka painolastissa)[?]"

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää kysymyksellään vastausta siihen, kuuluuko silloin, kun on kyse tavaroiden merikuljetuksesta jäsenvaltioissa, asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa esitetyn käsitteen "matka, jota seuraa tai edeltää" kabotaasimatka (jäljempänä kansainvälinen matka) piiriin ainoastaan matka, jolla aluksessa on lasti, vai voiko se kattaa myös matkan painolastissa.

13 Alustavasti on huomautettava, että asetuksen vapauttamista koskevaa tavoitetta, sellaisena kuin se ilmenee etenkin asetuksen kolmannesta ja neljännestä perustelukappaleesta ja jolla pyritään poistamaan rajoitukset, jotka koskevat meriliikenteen palvelujen tarjoamista jäsenvaltioissa, ei ole vielä saavutettu täysimääräisesti. Yksi vapauttamista koskevista rajoituksista, joista asetuksessa on säädetty, koskee saarikabotaasia. Vaikka mainitun asetuksen 1 artiklassa ja 3 artiklan 1 kohdassa tarkennetaan, että lähtökohtaisesti on sovellettava lippuvaltion lainsäädännössä asetettuja edellytyksiä, asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa on kuitenkin saarikabotaasia koskeva poikkeus, koska siinä säädetään, että tämän tyyppistä liikennettä harjoittavien alusten miehistöön liittyvät kysymykset kuuluvat vastaanottavan valtion lainsäädännön soveltamisalan piiriin. Asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa säädetään kuitenkin periaatteesta, jonka mukaan miehistön kokoonpanoon sovelletaan lippuvaltion sääntöjä, silloin kun saarikabotaasia edeltää tai seuraa kansainvälinen matka aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 650 tonnia.

14 Kansainvälisen matkan käsitteen osalta on todettava heti alkuun, että asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa vaaditaan ainoastaan, että kabotaasimatkaa edeltää tai seuraa kansainvälinen matka, eikä siinä todeta mitään itse "matkan" käsitteen osalta eikä sen osalta, onko aluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 650 tonnia, oltava mahdollisesti lasti.

15 Tämän perusteella ja koska asetuksessa ei ole mitään matkan käsitteen määritelmää eikä siitä ilmene mitään muuta seikkaa, jonka perusteella voitaisiin olettaa, että yhteisön lainsäätäjän tarkoituksena on ollut sallia se, että sellaisia lisäperusteita, kuten aluksessa olevaa lastia koskeva vaatimus tai kansainvälisen matkan toiminnallinen ja kaupallinen itsenäisyys, voidaan ottaa huomioon, kaikkien matkojen on ymmärrettävä lähtökohtaisesti kuuluvan kyseisen käsitteen piiriin riippumatta siitä, onko aluksessa lasti.

16 Tämä tulkinta on lisäksi sen asetuksen tavoitteen mukainen, joka on palvelujen tarjoamisen vapauden toteuttaminen merikabotaasin alalla mainitussa asetuksessa säädetyt edellytykset ja poikkeukset huomioon ottaen (ks. etenkin asia C-205/99, Analir ym., tuomio 20.2.2001, Kok. 2001, s. I-1271, 19 kohta). Sen perusteella on näet mahdollista soveltaa täysimääräisesti asetuksen 3 artiklan 3 kohtaa, jolla jatketaan suoraan kyseistä tavoitetta, koska siinä säädetään osaltaan lippuvaltion sääntöjen soveltamisesta.

17 Tämä tulkinta saa lisäksi myös tukea meriliikenteen käytännöstä, jonka mukaan on tavallista, että matkat tehdään joskus painolastissa.

18 Tästä toteamuksesta huolimatta ei ole kuitenkaan mahdollista hyväksyä väärinkäyttömielessä tehtyjä matkoja painolastissa asetuksen 3 artiklassa säädettyjen sääntöjen ja asetuksen itsensä tavoitteen, sellaisena kuin se on esitetty tämän tuomion 13 kohdassa, kiertämiseksi.

19 Tältä osin on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeussubjektit eivät saa vedota yhteisön oikeuteen vilpillisesti tai käyttää sitä väärin (ks. mm. asia C-367/96, Kefalas ym., tuomio 12.5.1998, Kok. 1998, s. I-2843, 20 kohta; asia C-373/97, Diamantis, tuomio 23.3.2000, Kok. 2000, s. I-1705, 33 kohta ja asia C-255/02, Halifax ym., tuomio 21.2.2006, Kok. 2006, s. I-1609, 68 kohta).

20 Yhteisön lainsäädännön soveltamista ei näet voida laajentaa väärinkäyttönä pidettäviin taloudellisten toimijoiden menettelytapoihin eli toimiin, joita ei toteuteta tavanomaisen liiketoiminnan yhteydessä, vaan yksinomaan yhteisön lainsäädännössä säädettyjen sääntöjen kiertämiseksi (ks. vastaavasti mm. asia 125/76, Cremer, tuomio

11.10.1977, Kok. 1977, s. 1593, 21 kohta; asia C-8/92, General Milk Products, tuomio 3.3.1993, Kok. 1993, s. I-779, 21 kohta ja em. asia Halifax ym., tuomion 69 kohta).

21 Kansalliset tuomioistuimet voivat näin ollen objektiivisten seikkojen perusteella ottaa huomioon sen, että asianomainen henkilö on menetellyt väärin, ja kieltäytyä tarvittaessa soveltamasta häneen yhteisön oikeuden säännöstä, johon asiassa on vedottu. Kansallisten tuomioistuinten on tältä osin kuitenkin otettava huomioon kyseisellä säännöksellä tavoitellut päämäärät (ks. em. asia Diamantis, tuomion 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

22 Tämän johdosta ei voida hyväksyä sitä, että laivanvarustaja on keinotekoisesti luonut edellytykset kansainväliselle matkalle painolastissa, jotta siihen sovellettaisiin asetuksen 3 artiklan 3 kohtaa ja näin ollen lippuvaltion lainsäädäntöä asetuksen 3 artiklan 2 kohdan eli vastaanottavan valtion lainsäädännön sijasta.

23 Tällaisen väärinkäytön toteaminen edellyttää yhtäältä, että asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa säädettyjen edellytysten muodollisesta noudattamisesta huolimatta painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan seurauksena laivanvarustajaan sovelletaan kaikkien miehistöä koskevien kysymysten osalta lippuvaltion sääntöjä, mikä on ristiriidassa sen asetuksen 3 artiklan 2 kohdan tavoitteen kanssa, jonka mukaan vastaanottavan valtion sääntöjä olisi voitava soveltaa kaikkiin miehistöä koskeviin kysymyksiin silloin, kun on kyse saarikabotaasista. Toisaalta edellytyksenä on myös se, että kaikista objektiivisista seikoista ilmenee, että kyseisen painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan keskeisenä päämääränä on välttää asetuksen 3 artiklan 2 kohdan soveltaminen siten, että asiaan sovelletaan saman artiklan 3 kohtaa (ks. vastaavasti em. asia Halifax ym., tuomion 86 kohta).

24 On kuitenkin kansallisen tuomioistuimen tehtävänä tarkistaa kansallisen lainsäädännön todistelusäännösten mukaisesti ja sikäli kuin tällä ei rajoiteta yhteisön oikeuden tehokkuutta, ovatko tällaisen väärinkäytön muodostavat tekijät olemassa pääasiassa (ks. asia C-515/03, Eichsfelder Schlachtbetrieb, tuomio 21.7.2005, Kok. 2005, s. I-7355, 40 kohta ja em. asia Halifax ym., tuomion 76 kohta).

25 Edellä olevien seikkojen perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa esitetty kansainvälisen matkan käsite kattaa lähtökohtaisesti kaikki matkat toisesta valtiosta tai toiseen valtioon riippumatta siitä, onko aluksessa lasti. Asetuksessa säädettyjen sääntöjen kiertämiseksi väärinkäyttömielessä tehtyjä matkoja, joilla aluksessa ei ole lastia, ei voida kuitenkaan hyväksyä. Tällaisen väärinkäytön olemassaolon toteaminen edellyttää yhtäältä, että mainitun asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa säädettyjen edellytysten muodollisesta noudattamisesta huolimatta painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan seurauksena laivanvarustajaan sovelletaan kaikkien miehistöä koskevien kysymysten osalta lippuvaltion sääntöjä, mikä on ristiriidassa sen saman asetuksen 3 artiklan 2 kohdan tavoitteen kanssa, jonka mukaan vastaanottavan valtion sääntöjä olisi voitava soveltaa kaikkiin miehistöä koskeviin kysymyksiin silloin, kun on kyse saarikabotaasista. Toisaalta edellytyksenä on myös se, että kaikista objektiivisista seikoista ilmenee, että kyseisen painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan keskeisenä päämääränä on välttää asetuksen 3 artiklan 2 kohdan soveltaminen siten, että asiaan sovelletaan saman artiklan 3 kohtaa.

Oikeudenkäyntikulut

26 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 3 artiklan 3 kohdassa esitetty käsite "matka, jota seuraa tai edeltää matka toisesta valtiosta tai toiseen valtioon", kattaa lähtökohtaisesti kaikki matkat toisesta valtiosta tai toiseen valtioon riippumatta siitä, onko aluksessa lasti. Asetuksessa N:o 3577/92 säädettyjen sääntöjen kiertämiseksi väärinkäyttömielessä tehtyjä matkoja, joilla aluksessa ei ole lastia, ei voida kuitenkaan hyväksyä. Tällaisen väärinkäytön olemassaolon toteaminen edellyttää yhtäältä, että mainitun asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa säädettyjen edellytysten muodollisesta noudattamisesta huolimatta painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan seurauksena laivanvarustajaan sovelletaan kaikkien miehistöä koskevien kysymysten osalta lippuvaltion sääntöjä, mikä on ristiriidassa sen saman asetuksen 3 artiklan 2 kohdan tavoitteen kanssa, jonka mukaan vastaanottavan valtion sääntöjä olisi voitava soveltaa kaikkiin miehistöä koskeviin kysymyksiin silloin, kun on kyse saarikabotaasista. Toisaalta edellytyksenä on myös se, että kaikista objektiivisista seikoista ilmenee, että kyseisen painolastissa tehdyn kansainvälisen matkan keskeisenä päämääränä on välttää asetuksen N:o 3577/92 3 artiklan 2 kohdan soveltaminen siten, että asiaan sovelletaan saman artiklan 3 kohtaa.

Allekirjoitukset