YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
18 päivänä kesäkuuta 1998 *

Asiassa C-266/96,

jonka Tribunale di Genova (Italia) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Corsica Ferries France SA

vastaan

Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl ja

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

ennakkoratkaisun EY:n perustamissopimuksen 3, 5, 30, 59, 85 ja 86 artiklan sekä 90 artiklan 1 kohdan samoin kuin 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,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Gulmann sekä tuomarit M. Wathelet (esittelevä tuomari), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet ja L. Sevón,

julkisasiamies: N. Fennelly,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies D. Louterman-Hubeau,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Corsica Ferries France SA, edustajinaan asianajajat G. Conte ja G. Giacomini, Genova,

— Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, edustajinaan asianajajat A. Tizzano, Napoli, ja F. Munari, Genova,

— Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, edustajinaan asianajajat S. M. Carbone ja G. Sorda, Genova, sekä G. M. Roberti, Napoli,

— Italian hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston osastopäällikkö professori U. Leanza, avustajanaan valtion-asiamies P. G. Ferri,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen pääneuvonantaja G. Marenco ja oikeudellisen yksikön virkamies L. Pignataro,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Corsica Ferries France SA:n, edustajinaan G. Conte ja G. Giacomini, Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl:n, edustajanaan F. Munari, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl:n, edustajinaan S. M. Carbone, G. Sorda ja G. M. Roberti, Italian hallituksen, asiamiehenään valtionasiamies G. Aiello, ja komission, asiamiehenään L. Pignataro, 6.11.1997 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 22.1.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunale di Genova on esittänyt 5.7.1996 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 2.8.1996, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla useita ennakkoratkaisukysymyksiä EY:n perustamissopimuksen 3, 5, 30, 59, 85 ja 86 artiklan sekä 90 artiklan 1 kohdan samoin kuin 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 riita-asiassa, jossa asianosaisina ovat toisaalta Corsica Ferries France SA (jäljempänä Corsica Ferries) ja toisaalta Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl (Genovan sataman kiinnittymispalveluita tarjoavien yhteisö, jäljempänä Genovan kiinnittymispalveluyhteisö), Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (La Spezian sataman kiinnittymispalveluita tarjoavien yhteisö, jäljempänä La Spezian kiinnittymispalveluyhteisö) sekä Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Italian liikenne- ja merenkulkuministeriö).

3 Corsica Ferries on Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka huolehtii 1.1.1994 lähtien meriliikennettä harjoittavana yrityksenä säännöllisestä linjaliikenteestä autolautoilla Korsikan ja tiettyjen Italian satamien välillä, joihin kuuluvat Genova ja La Spezia. Yhtiö käyttää tähän tarkoitukseen Panaman lipun alla purjehtivia aluksia, jotka Jerseyyn sijoittautunut Tourship Ltd on aikarahdannut. Sekä Corsica Ferries että Tourship Ltd ovat Tourship SA:n omistuksessa; tämä Luxemburgin oikeuden mukaan perustettu yhtiö on sijoittautunut Luxemburgiin. Vuosina 1994—1996 Corsica Ferries maksoi Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöille tiettyjä summia vastikkeena kiinnittymispalveluista (alusten satamiin ja satamista pääsyn avustamisesta), joita näissä satamissa tarjottiin niissä käyville, Corsica Ferriesin käytössä oleville aluksille.

4 Corsica Ferries liitti aina maksusuorituksiinsa nimenomaisen varauman, jossa se ilmoitti velvollisuuden turvautua näiden yhteisöjen palveluihin muodostavan esteen tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle ja palvelujen tarjoamisen vapaudelle sekä siltä vaadittujen summien perustuvan sellaisen maksutaksan soveltamiseen, jolla ei ollut yhteyttä todellisuudessa tarjottuihin palveluihin ja joka oli vahvistettu yhteisön oikeuden kilpailusääntöjen vastaisesti.

5 Corsica Ferries on tehnyt 2.7.1996 Tribunale di Genovalle Italian *Codice di procedura civile*n (laki oikeudenkäyntimenettelystä riita-asioissa) 633 §:n perusteella hakemuksen, jolla se vaatii 669 838 425 Italian liiran (ITL) suuruisen maksamismääräyksen antamista Genovan kiinnittymispalveluyhteisölle, 188 472 802 ITL:n suuruisen maksamismääräyksen antamista La Spezian kiinnittymispalveluyhteisölle sekä yhteisvastuullisesti edellä mainittujen tahojen kanssa 858 311 227 ITL:n suuruisen maksamismääräyksen antamista Italian liikenne- ja merenkulkuministeriölle; näihin kaikkiin summiin on lisättävä niiden pääomamäärälle laskettavat korot. Corsica Ferriesin mukaan tällaisten maksamismääräysten antaminen on perusteltua yhtiön maksusuoritusten aiheettomuuden johdosta. Yhtiö on esittänyt erityisesti näiltä osin kahdenlaisia perusteita vaatimuksilleen.

6 Ensiksikin pääasiassa kysymyksessä olevissa satamissa sovellettavilla kiinnittymispalvelujen maksutaksoilla ei yhtiön mukaan ole mitään yhteyttä aluksille todellisuudessa tarjottujen kiinnittymispalvelujen kustannuksiin, ja lisäksi nämä maksutaksat vaihtelevat satamasta toiseen; näistä syistä ne ovat yhtä aikaa sekä meriliikenteen alalla asetuksella N:o 4055/86 turvatun palvelujen tarjoamisen vapauden että perustamissopimuksen 30 artiklassa taatun tavaroiden vapaan liikkuvuuden esteenä.

7 Toiseksi näitä maksuja määrättäessä on yhtiön mielestä rikottu perustamissopimuksen kilpailusääntöjä. Yhtiö katsoo tämän tapahtuneen paitsi siten, että maksutaksat on hyväksytty yritysten yhteenliittymien välisten, perustamissopimuksen 85 artiklassa kiellettyjen sopimusten tuloksena, myös siten, että Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt käyttävät perustamissopimuksen 86 artiklan vastaisesti väärin määräävää markkina-asemaansa yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla noudattaessaan epäoikeudenmukaisia maksutaksoja, estäessään merenkulkuyrityksiä turvautumasta omaan ammattitaitoiseen henkilöstöönsä kiinnittymispalveluista huolehdittaessa ja vahvistaessaan samanlaisten palvelujen tarjoamisesta samanlaisille aluksille eri satamissa erilaiset maksutaksat.

8 Sen vaatimuksensa tueksi, että Italian tasavalta on velvoitettava yhteisvastuullisesti suorittamaan Corsica Ferriesille sen velkomat summat, tämä yhtiö nojautuu tälle jäsenvaltiolle sen johdosta kuuluvaan korvausvastuuseen, että jäsenvaltio ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin saadakseen ne yhteisön oikeuden rikkomiset päättymään, joiden yhtiö katsoo kohdistuvan itseensä.

9 Pääasiaan sovellettavasta kansallisesta lainsäädännöstä ilmenee, että kiinnittymispalveluita säännellään *Codice della navigazione*ssa (merenkulkulaki, jäljempänä laki), *Regolamento per la navigazione marittima*ssa (merenkulkuasetus, jäljempänä asetus) ja jokaisen sataman osalta paikallisen toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen antamissa määräyksissä.

10 Lain 62 ja 63 §:n nojalla satamapäällikkö johtaa ja valvoo alusten saapumista satamaan, liikkumista siellä ja sieltä lähtöä sekä niiden ankkurointia ja kiinnittymistä satamaan, määrää alusten ohjaamisesta satamaan pääsyä ja sieltä lähtöä varten sekä tarvittaessa käskee välittömästi toteuttamaan aluksen kustannuksella sille määrätyt ohjausliikkeet tai lopuksi äärimmäisen kiireellisissä tapauksissa katkaisemaan aluksen kiinnitysköydet.

11 Lain 116 §:n mukaan kiinnittymispalvelujen tarjoajat kuuluvat satamapalveluihin määrättyyn henkilöstöön. Sitä koskevat erityisesti asetuksen VI jakson (208—214 §:n) säännökset. Asetuksen 209 §:ssä myönnetään satamapäällikölle toimivalta säännellä kiinnittymispalvelujen tarjoamista niiden tarjonnan säännöllisyyden takaamiseksi sataman tarpeiden mukaisesti; satamapäällikkö voi muun muassa muodostaa kiinnittymispalvelujen tarjoajista yhteisön silloin, kun asianomaisessa satamassa tämä on tarpeen. Lopuksi asetuksen 212 §:ssä säädetään, että merenkulkualueen päällikkö vahvistaa kussakin satamassa kiinnittymispalveluista perittävien maksujen taksan.

12 Genovan satamassa sovellettava erityissääntely koostuu Consorzio autonomo del porto di Genovan (Genovan sataman itsehallintoyhteisön) johtajan 1.6.1953 antamasta määräyksestä nro 759, jolla on perustettu Genovan kiinnittymispalveluyhteisö, sekä 1.3.1972 annetusta merenkulkupalveluita ja satamapoliisia koskevasta määräyksestä, jonka 13 §:ssä määrätään seuraavaa:

"alusten ohjaamisessa satamaan pääsyä ja lähtöä satamasta varten voidaan turvautua niiden yritysten palveluihin, joiden tehtäväksi on osoitettu satamaanpääsypalveluiden tarjoaminen — —

Mikäli jokin alus ei kuitenkaan turvaudu niiden yritysten palveluihin, joiden tehtäväksi on osoitettu satamaanpääsypalveluiden tarjoaminen, yksinomaan aluksessa olevan miehistön on toteutettava nämä ohjausliikkeet."

13 Kansallisen tuomioistuimen mukaan tämän määräyksen toinen momentti tekee itse asiassa pakolliseksi turvautumisen Genovan kiinnittymispalveluyhteisön palveluihin.

14 La Spezian satamassa sovellettava erityissääntely sisältyy La Spezian merenkulkualueen päällikön 16.7.1968 antamaan määräykseen nro 20. Tämän määräyksen 1 §:llä perustetaan yhteisö, jonka tehtäväksi on osoitettu kiinnittymispalvelujen tarjoaminen. Määräyksen 2 §:n mukaan tämä yhteisö

"tarjoaa aluksille satamaanpääsy- ja satamastalähtöpalvelut sataman turvallisuuden takaamista varten. Kyseisten palveluiden käyttö on pakollista aluksille, joiden bruttovetoisuus on suurempi kuin 500 bruttorekisteritonnia. Vetoisuudeltaan pienemmät alukset voivat toteuttaa kyseiset ohjausliikkeet niiden oman miehistön voimin edellyttäen, että tämä ei haittaa liikennettä eikä vaaranna sataman tai miehistön turvallisuutta. On ehdottomasti kiellettyä turvautua kiinnittymispalveluiden järjestämisessä kehenkään sellaiseen henkilöön, joka ei kuulu yllä mainittuun yhteisöön."

15 Kiinnittymispalveluista perittävistä maksuista vahvistettujen taksojen osalta asian kuvaus ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevassa päätöksessä poikkeaa Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöjen, Italian hallituksen ja komission esiintuomasta, koska päätös on tehty summaarisessa menettelyssä vastapuolia kuulematta, minkä vuoksi siinä selostetaan yksinomaan Corsica Ferriesin esittämiä tosiseikkoja ja oikeudellisia näkökohtia. Yhteisöjen tuomioistuimen Corsica Ferriesille tästä aiheesta esittämästä kirjallisesta kysymyksestä huolimatta joitakin näkökohtia ei ole saatu selvitetyiksi asianosaisten ollessa edelleen joiltakin osin eri käsityksessä asian tosiasiaperustasta.

16 Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyn päätöksen mukaan missään säännöksessä ei määritetä niitä perusteita, joita noudattaen kunkin sataman päällikön on vahvistettava kiinnittymispalveluista perittävien maksujen taksat. Nämä taksat on toisinaan vahvistettu sen jälkeen, kun alan yritykset ovat sopineet niistä keskenään, ja saatettu sitten täytäntöönpanokelpoisiksi hallintopäätöksin.

17 Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöjen, Italian hallituksen ja komission mukaan on sitä vastoin otettava huomioon 5.5.1989 annettu laki nro 160/89 (GURI nro 139, 16.6.1989), jonka 9 §:n 7 momentissa säädetään, että kauppalaivastoministeri antaa, alan kansallisella tasolla edustavimpia ammattijärjestöjä, muita

työmarkkinaosapuolia ja asianomaisia yhteisöjä kuultuaan, säännökset satamatoiminnoista ja -palveluista perittävien maksujen kansallisesta yhdenmukaistamisesta. Tässä säännöksessä tarkoitettua maksutaksojen rakenneuudistusta on säännelty muun muassa kauppalaivastoministerin 19.9.1994 antamassa ohjekirjeessä nro 8/94, jossa määritetään ne perusteet, joita noudattaen satamaviranomaisten on vahvistettava maksutaksat.

18 Näiden samojen asianosaistahojen mukaan maksutaksat siten määritetään sellaisen laskentakaavan pohjalta, jonka tarkoituksena on jakaa kiinnittymispalvelujen tarjoamiseen liittyvät kustannukset suhteellisesti satamien eri käyttäjäryhmien kesken. Maksutaksojen soveltamista varten käyttäjät on jaettu eri ryhmiin alusten bruttovetoisuuden mukaan; käyttäjät voivat vaatia alennuksia, jotka myönnetään tietyille alusryhmille kuten autolautoille tai liittyvät käyntitiheyteen satamassa. Kahden vuoden ajaksi kerrallaan vahvistettava maksujen taso määritetään kunkin kiinnittymispalveluyhteisön ennakoidun kokonaisliikevaihdon mukaan, johon taas vaikuttaa sataman liikennemäärä. Ennen kuin satamaviranomainen tekee kunkin sataman osalta päätöksen maksutaksan vahvistamisesta, sekä palvelujen tarjoajilla että käyttäjilläkin on tilaisuus esittää näkemyksensä.

19 Genovan ja La Spezian satamien maksutaksat on julkaistu 20.10.1994 ja 27.9.1994 annetuilla asetuksilla.

20 Tribunale di Genovan mukaan Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt tarjoavat palveluksiaan Corsica Ferriesille, joka taas tarjoaa asetuksen N:o 4055/86 soveltamisalaan kuuluvia palveluita; nämä yhteisöt ovat perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä, joilla on yksinoikeus tiettyyn toimintaan yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla. Harkitessaan, ovatko yksinoikeuksien luonne, palveluiden käytön pakollisuus, maksutaksojen vahvistamismenettely ja maksujen suuruus omiaan estämään jäsenvaltioiden välistä tavaroiden ja palveluiden kauppaa sekä aiheuttamaan sen, että yritykset näiden yksinoikeuksien haltijoina käyttävät väärin määräävää markkina-asemaansa jäsenvaltioiden väliseen

kauppaan vaikuttavalla tavalla, koska ne vyöryttävät kustannukset jäsenvaltioiden välisiä kuljetuksia hoitavien yritysten kannettaviksi, kansallinen tuomioistuin on tämän johdosta päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko perustamissopimuksen 30 artiklan vastaisena pidettävä sitä, että jäsenvaltio lainsäädäntöteitse ja/tai hallintokäytännössään kieltää muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden, meriliikennettä harjoittavien yritysten aluksia saapumasta ensin mainitun jäsenvaltion satamiin tai lähtemästä niistä, elleivät nämä alukset turvaudu paikallisen yrityksen yksinoikeudella tarjoamiin satamaanpääsy- ja satamastalähtöpalveluihin sekä maksa tälle yritykselle palvelujen todellisiin kustannuksiin nähden suhteettomia palkkioita?

2) Onko 22.12.1986 annetun neuvoston asetuksen N:o 4055/86 ja perustamissopimuksen 59 artiklan vastaista, että jäsenvaltio velvoittaa turvautumaan satamaanpääsypalveluihin siten, että toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneisiin, meriliikennettä harjoittaviin yrityksiin sovelletaan niiden alusten saapuessa ensin mainitun jäsenvaltion satamiin tai lähtiessä niistä maksutaksoja, joita ei ole vahvistettu lailla, vaan hallintoviranomaisten täysin harkinnanvaraisilla päätöksillä?

3) Onko jäsenvaltion sellainen lainsäädäntö ja/tai hallintokäytäntö ristiriidassa perustamissopimuksen 3 ja 5 artiklan, 90 artiklan 1 kohdan sekä 85 ja 86 artiklan kanssa, jolla myönnetään tähän jäsenvaltioon sijoittautuneelle yritykselle yksinoikeus tarjota satamaanpääsypalveluja, kun tähän oikeuteen kuuluu velvoittaminen käyttämään kyseisiä palveluja, palvelujen todellisiin kustannuksiin nähden suhteettomien maksujen periminen, yritysten välisten yhteisjärjestelyjen ja/tai hallintoviranomaisten harkintavallan käytön tuloksena muotoutuneiden maksutaksojen soveltaminen ja erilaisten maksuperusteiden soveltaminen eri satamissa, vaikka tarjotut palvelut ovat toisiaan vastaavia?"

Tutkittavaksi ottaminen

21 Sekä Italian hallitus että Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt ovat pitäneet esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten tutkittavaksi ottamista kyseenalaisena perusteilla, jotka liittyvät toisaalta kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan menettelyn luonteeseen ja toisaalta siihen, että esitetyillä kysymyksillä ei ole merkitystä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian ratkaisemisen kannalta.

22 Ensiksikin Italian hallitus on huomauttanut kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan menettelyn luonteen osalta, että kysymys siinä on summaarisesta menettelystä, jossa vastapuolia ei kuulla ja johon kenellä tahansa on oikeus ryhtyä saadakseen kirjallisella saamistodisteella osoitettavissa olevan saatavansa suorittamiseksi maksamismääräyksen ilman, että toiselle asianosaistaholle tätä ennen varattaisiin tilaisuutta vastata puheena olevaan vaatimukseen; mahdollinen kontradiktorinen menettely alkaa vasta myöhemmin, kun maksamismääräyksen kohteena oleva asianosainen vastustaa tätä määräystä. Italian hallituksen mukaan ne menettelyn piirteet, että vastapuolta ei kuulla siinä ja että asiasta ei ole mahdollisuutta saada muuta näyttöä kuin kantajan esittämät kirjalliset todisteet, estävät yhteisöjen tuomioistuinta saamasta käytettäväkseen sellaista selvitystä, joka olisi välttämättä tarpeen vastattaessa sille esitettyihin, monitahoisia tosiasiallisia ja oikeudellisia tilanteita koskeviin kysymyksiin kilpailun alalta.

23 Tältä osin on syytä tuoda esiin yhteisöjen tuomioistuimen jo todenneen aiemmissa tuomioissaan, että ratkaistessaan tässä samassa Italian *Codice di procedura civile*ssä säännellyssä maksamismääräysmenettelyssä vireille tulleen asian italialaisen tuomioistuimen puheenjohtaja harjoittaa perustamissopimuksen 177 artiklassa tarkoitettua lainkäyttötehtävää ja että tässä artiklassa ei aseteta sellaista edellytystä asian saattamiselle yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, että menettelyn, jonka yhteydessä kansallinen tuomioistuin esittää ennakkoratkaisukysymykset, olisi oltava kontradiktorinen (asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994, Kok. 1994, s. I-1783, 12 kohta ja siinä viitattu oikeuskäytäntö).

24 On kuitenkin lisättävä, että tällaisissa menettelyissä on myös yhtä lailla välttämätöntä, että kansallinen tuomioistuin esittää yhteisöjen tuomioistuimelle yksityiskohtaisen ja kattavan selvityksen asian oikeudellisesta ja tosiasiaperustasta.

25 On todettava, että tässä tapauksessa asian oikeudellisen ja tosiasiaperustan kuvaus on osittain puutteellinen ja näin ollen estää yhteisöjen tuomioistuinta vastaamasta joihinkin sille esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin halutulla tarkkuudella. Asiakirjoihin sisältyvä selvitys antaa silti yhteisöjen tuomioistuimelle mahdollisuuden asian ratkaisemiseen siten, että esitettyihin kysymyksiin annettavien vastausten tietyt piirteet jäävät avoimiksi.

26 Esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten merkityksellisyyden osalta Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt ovat tuoneet esiin, että Corsica Ferriesin kansalliselle tuomioistuimelle esittämän vaatimuksen tarkoituksena on saada palautetuiksi kaikki ne summat, jotka Corsica Ferries on maksanut näille yhteisöille. Koska näillä yhteisöillä on mielestään joka tapauksessa oikeus saada jokin palkkio tarjoamistaan ja myös todellisuudessa suorittamistaan kiinnittymispalveluista, Corsica Ferriesin hakemus ei näin ollen täytä sitä Italian *Codice di procedura civile*n 633 §:ssä asetetuista vaatimuksista, joka koskee selvän saatavan olemassaoloa. Nämä yhteisöt päättelevät tästä, että ennakkoratkaisukysymyksiin annettavalla vastauksella ei ole vaikutusta pääasiassa tehtävään ratkaisuun.

27 Tältä osin 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. Kansallisen tuomioistuimen esittämä pyyntö voidaan jättää tutkimatta vain, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeuden tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen (asia C-62/93, BP Soupergas, tuomio 6.7.1995, Kok. 1995, s. I-1883, 10 kohta ja asia C-143/94, Furlanis, tuomio 26.10.1995, Kok. 1995, s. I-3633, 12 kohta). Tästä ei ole kysymys esillä olevassa pääasiassa.

28 Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamisen edellytykset ovat täyttyneet.

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

29 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii ennen kaikkea selvittämään, onko perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa ristiriidassa se, että jäsenvaltion lainsäädännössä määrätään muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset, joiden alukset käyvät ensin mainitun jäsenvaltion satamissa, turvautumaan paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen yksinoikeudella tarjoamiin palveluihin niiden todellisia kustannuksia suurempia palkkioita vastaan. Kansallinen tuomioistuin pohtii, onko pääasiassa kysymyksessä oleva sääntely, joka ei tosin välittömästi koske tavaroita, ristiriidassa perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa siltä osin kuin se vaikuttaa kuljetuskustannuksia nostavasti ja siten muista jäsenvaltioista peräisin olevien tavaroiden maahantuontia estävästi.

30 On syytä tuoda esiin pääasiassa tarkoitetun sääntelyn kohdistuvan erotuksetta kaikkiin aluksiin, italialaisiin ja muihinkin, jotka käyvät jossakin puheena olevassa satamassa. Sääntelyllä asetetun velvollisuuden tarkoituksena on varmistaa, että paikallisiin yksinoikeudella tarjottaviin kiinnittymispalveluihin turvaudutaan palkkiota vastaan satamaan saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä. Niiden vaikutusten suhteen, joita tällä velvollisuudella mahdollisesti on tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen, on syytä todeta ensiksikin, että tässä tapauksessa kysymys on pääasiallisesti sellaisen merenkulkupalvelun tarjoamisesta, joka kohdistuu yhtä lailla henkilöihin kuin tavaroihinkin. Toiseksi on huomattava, että vaikka asiassa ei olisikaan kysymys muusta kuin tavaroiden kuljettamisesta, pääasiassa saadusta selvityksestä käy ilmi, että aluksen kiinnittymispalveluista maksama hinta on alle 5 prosenttia satamakustannuksista, jotka yleensä ovat 12—14 prosenttia kuljetuskustannuksista, jotka taas muodostavat kuljetettujen tuotteiden hinnoista 5—10 prosenttiin nousevan osuuden. Turvautuminen kiinnittymispalveluihin aiheuttaa kuljetettujen tuotteiden osalta suunnilleen 0,5 promillen suuruisen lisäkustannuksen.

31 Pääasiassa tarkoitetun kaltaisessa lainsäädännössä ei siten kohdella kuljetettuja tavaroita niiden alkuperän johdosta eri tavoin eikä pyritä sääntelemään tavaroiden kauppaa muiden jäsenvaltioiden kanssa; tämän lainsäädännön tavaroiden vapaata liikkuvuutta mahdollisesti rajoittavat vaikutukset ovat liian satunnaisia ja välillisiä,

jotta sillä asetetun velvollisuuden voitaisiin katsoa olevan omiaan rajoittamaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa (asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994, Kok. 1994, s. I-3453, 24 kohta ja asia C-96/94, Centro Servizi Spediporto, tuomio 5.10.1995, Kok. 1995, s. I-2883, 41 kohta).

32 Ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on näin ollen vastattava, että perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa ei ole ristiriidassa se, että jäsenvaltion lainsäädännössä nyt esillä olevan asian tavoin määrätään muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset, joiden alukset käyvät ensin mainitun jäsenvaltion satamissa, turvautumaan paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen yksinoikeudella tarjoamiin palveluihin niiden todellisia kustannuksia suurempia palkkioita vastaan.

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

33 Kolmannella kysymyksellään, jota on syytä tarkastella ennen toista kysymystä, jotta asiakirjoista saatavissa oleva selvitys asian oikeudellisesta ja tosiasiaperustasta pystyttäisiin käyttämään optimaalisesti hyväksi, kansallinen tuomioistuin pyrkii ennen kaikkea selvittämään, onko jäsenvaltion sellainen lainsäädäntö ristiriidassa perustamissopimuksen 3, 5, 85, 86 ja 90 artiklan kanssa, jolla myönnetään tähän jäsenvaltioon sijoittautuneille yrityksille yksinoikeus tarjota kiinnittymispalveluja, velvoitetaan käyttämään kyseisiä palveluja niiden todellisia kustannuksia korkeampaan hintaan ja säädetään erilaisista maksuista eri satamissa toisiaan vastaavista palveluista.

34 Perustamissopimuksen kilpailusääntöjä sovelletaan kuljetusalalla (ks. asia C-185/91, Reiff, tuomio 17.11.1993, Kok. 1993, s. I-5801, 12 kohta ja asia C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, tuomio 9.6.1994, Kok. 1994, s. I-2517, 12 kohta).

35 Perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla koskevat tosin itsessään ainoastaan yritysten toimintaa, eikä niitä ole kohdistettu jäsenvaltioiden lainsäädäntö- tai hallintotoimiin. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla luettuna yhdessä 5 artiklan kanssa kuitenkin asettavat jäsenvaltioille velvoitteen olla toteuttamatta tai pitämättä voimassa lain tai asetuksen säännöksiä taikka hallinnollisia määräyksiä, jotka ovat omiaan mitätöimään yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen tehokkaan vaikutuksen (em. asia Centro Servizi Spediporto, tuomion 20 kohta, ja siinä mainittu oikeuskäytäntö).

Perustamissopimuksen 86 ja 90 artikla

36 Kansallinen tuomioistuin pohtii, käyttävätkö Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt väärin määräävää markkina-asemaa, joka niillä on yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla Italian hallintoviranomaisten niille myöntämien yksinoikeuksien ansiosta.

37 Väärinkäyttöä saattaa tässä tapauksessa kansallisen tuomioistuimen mukaan esiintyä kolmessa suhteessa. Väärinkäyttöä ovat yksinoikeuksien myöntäminen paikallisille kiinnittymispalveluyhteisöille, mikä estää merenkulkuyrityksiä turvautumasta kiinnittymispalvelujen järjestämisessä omaan henkilöstöönsä, sellaisten liiallisten hintojen periminen palveluista, joilla ei ole yhteyttä tosiasiassa suoritettujen palveluiden todellisiin kustannuksiin, ja erilaisten maksujen vahvistaminen toisiaan vastaavista palveluista eri satamissa.

38 Relevanttien markkinoiden määrittämisen osalta ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä ilmenee, että nämä markkinat rajautuvat kiinnittymispalveluiden tarjoamiseen ulkopuolisille Genovan ja La Spezian satamissa. Kun otetaan erityisesti huomioon kyseisten satamien liikennemäärät ja näiden satamien

merkitys jäsenvaltioiden välisen kaupan kannalta, nämä molemmat markkinat voidaan katsoa yhteismarkkinoiden merkittäviksi osiksi (asia C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, tuomio 10.12.1991, Kok. 1991, s. I-5889, 15 kohta ja asia C-163/96, Raso ym., tuomio 12.2.1998, Kok. 1998, s. I-533, 26 kohta).

39 Yksinoikeuksien olemassaolon osalta on syytä huomauttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yrityksen, jolla on lakiin perustuva monopoli yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, voidaan katsoa olevan perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetussa määräävässä markkina-asemassa (asia C-41/90, Höfner ja Elser, tuomio 23.4.1991, Kok. 1991, s. I-1979, 28 kohta; asia C-260/89, ERT, tuomio 18.6.1991, Kok. 1991, s. I-2925, 31 kohta; em. asia Merci convenzionali porto di Genova, tuomion 14 kohta ja em. asia Raso ym., tuomion 25 kohta).

40 Seuraavaksi on täsmennettävä, että vaikka pelkkä määräävän markkina-aseman aikaansaaminen yksinoikeuksia myöntämällä perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla ei itsessään ole 86 artiklan vastaista, jäsenvaltio rikkoo näillä kahdella määräyksellä voimaansaatettuja kieltoja, jos asianomainen yritys pelkästään sille myönnettyjä yksinoikeuksia hyödyntämällä tulee käyttäneeksi väärin määräävää markkina-asemaansa tai jos kyseiset oikeudet ovat omiaan aiheuttamaan tilanteen, jossa tämä yritys käyttää asemaansa väärin (em. asia Höfner ja Elser, tuomion 29 kohta; em. asia ERT, tuomion 37 kohta; em. asia Merci convenzionali porto di Genova, tuomion 17 kohta; asia C-323/93, Centre d'insémination de la Crespelle, tuomio 5.10.1994, Kok. 1994, s. I-5077, 18 kohta ja em. asia Raso ym., tuomion 27 kohta).

41 Edellä esitetyn perusteella jäsenvaltio voi perustamissopimuksen 86 artiklaa rikkomatta myöntää yksinoikeuksia kiinnittymispalvelujen tarjoamiseen satamissaan paikallisille kiinnittymispalveluyhteisöille, sikäli kuin nämä eivät käytä väärin määräävää markkina-asemaansa eivätkä väistämättä tule menetelleeksi tällä tavoin.

42 Torjuakseen väitteet tällaisesta väärinkäytöstä Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöt vetoavat perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan. Tästä määräyksestä ilmenee muun muassa, että yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen kilpailusääntöjä ainoastaan siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä. Perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa täsmennetään vielä, että sen soveltuvuuden edellytyksenä on lisäksi, että kaupan kehitykseen ei vaikuteta tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa.

43 Nämä yhteisöt väittävät sovellettavien maksutaksojen olevan välttämättömiä yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpitämiseksi. Ensinnäkin näihin maksuihin sisältyy sitä lisäkustannusta vastaava osuus, joka aiheutuu yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpidosta. Lisäksi ne erot maksutaksoissa satamasta toiseen, jotka asiakirjojen mukaan aiheutuvat siitä, että maksutaksoja määritettäessä on otettu huomioon paikallisten olosuhteiden vaikutusta heijastavat korjaustekijät — mikä viittaa siihen, että tarjotut palvelut eivät ole toisiaan vastaavia — ovat perusteltavissa palvelujen luonteella ja välttämättömyydellä taata niiden yleinen kattavuus.

44 On näin ollen tutkittava, voidaanko asiaan soveltaa perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaa ja siinä säädettyä poikkeamismahdollisuutta perustamissopimuksen määräyksien soveltamisesta. Tätä varten on syytä harkita, voidaanko kiinnittymispalveluita pitää tässä määräyksessä tarkoitettuina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina, ja jos vastaus tähän kysymykseen on myöntävä, voidaanko yritykselle uskottujen erityistehtävien hoitaminen varmistaa vain sellaisten palvelujen avulla, joista perittävät maksut ovat niiden todellisia kustannuksia suurempia ja joiden maksutaksat ovat erilaisia eri satamissa, sekä vaikutetaanko kaupan kehitykseen tavalla, joka on ristiriidassa yhteisön etujen kanssa (ks. tämän suuntaisesti asia C-157/94, komissio v. Alankomaat, tuomio 23.10.1997, Kok. 1997, s. I-5699, 32 kohta).

45 Pääasiassa saadun selvityksen mukaan kiinnittymispalvelut liittyvät sellaisiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin, joilla on muusta taloudellisesta toiminnasta poikkeavia erityispiirteitä ja jotka ovat omiaan saattamaan nämä palvelut perustamis-

sopimuksen 90 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan. Kiinnittymispalvelujen tarjoajat ovat nimittäin satamien vesialueiden turvallisuuteen liittyvistä syistä velvollisia järjestämään yleisesti näitä palveluita jokaisena ajankohtana ja kaikille käyttäjille. Joka tapauksessa Italian tasavallalla on ollut oikeus katsoa yleisen turvallisuuden tähden välttämättömäksi myöntää paikallisille toiminnanharjoittajien yhteisöille yksinoikeus kiinnittymispalvelujen yleisen tarjonnan varmistamiseen.

46 Tämän vuoksi perustamissopimuksen 86 artiklan tai 90 artiklan 1 kohdan kanssa ristiriidassa ei ole sisällyttää palvelun hintaan osuutta, jonka tarkoituksena on kattaa yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpitokustannukset, kunhan tämä osuus vastaa kyseisten palvelujen erityispiirteistä aiheutuvia lisäkustannuksia, eikä vahvistaa näille palveluille erilaisia maksuja kunkin sataman omien erityisolosuhteiden mukaisesti.

47 Koska jäsenvaltio todellisuudessa on antanut kiinnittymispalveluyhteisöjen tehtäväksi perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen järjestämisen ja koska muutkin tässä määräyksessä tarkoitetut edellytykset perustamissopimuksen määräyksistä poikkeamiseen ovat täyttyneet, pääasian kaltainen sääntely ei ole ristiriidassa perustamissopimuksen 86 artiklan kanssa, luettuna yhdessä 90 artiklan 1 kohdan kanssa.

Perustamissopimuksen 85 artikla

48 Kansallinen tuomioistuin pohtii myös kiinnittymispalvelujen maksutaksojen vahvistamismenettelyn yhteensopivuutta perustamissopimuksen 85 artiklan kanssa.

49 Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että perustamissopimuksen 5 ja 85 artiklaa rikotaan, kun jäsenvaltio joko toisaalta määrää yritykset ryhtymään 85 artiklan vastaisiin keskinäisiin yhteisjärjestelyihin, edistää tällaisiin järjestelyihin ryhtymistä taikka vahvistaa niiden vaikutuksia, tai toisaalta jättää käyttämättä sille lainsäätäjänä kuuluvaa ylintä valtaa, kun se siirtää yksityisille toiminnanharjoittajille velvollisuuden tehdä päätöksiä taloudelliseen toimintaan puuttumisesta (em. asia Centro Servizi Spediporto, tuomion 21 kohta ja siinä viitattu oikeuskäytäntö).

50 Tältä osin on syytä tuoda esiin ensiksikin, että perustamissopimuksen 85 artiklassa tarkoitetun yritysten välisen yhteistoimintajärjestelyn olemassaolo ei käy ilmi pääasiassa kertyneestä aineistosta.

51 Vaikka kiinnittymispalveluyhteisöt nimittäin todella ovat yrityksiä viimeksi mainitussa määräyksessä tarkoitetussa merkityksessä, niiden mahdollisesti tekemällä kansallisen tason sopimuksella ei pystytä vahvistamaan yhteisiä hintoja kaikkiin satamiin, koska maksutaksa määritetään matemaattisen kaavan avulla siten, että tässä yhteydessä sovelletaan kunkin sataman erityispiirteisiin liittyviä useampia korjaustekijöitä. Vaikka sitä paitsi olisikin osoitettu satamien olevan keskenään kilpailuasemassa samoilla maantieteellisillä markkinoilla, kuten ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyssä päätöksessä on oletettu, on silti vaikeaa havaita mahdollisen sopimuksen rajoittavia vaikutuksia, koska yksinoikeudet myönnetään kuhunkin kysymyksessä olevaan satamaan ja koska paikalliselle kiinnittymispalveluyhteisölle ei siten ole olemassa mahdollista kilpailijaa. Pääasian asiakirjoista ei näin ollen ilmene sellaisen yritysten välisen sopimuksen olemassaoloa, jonka tarkoituksena olisi rajoittaa kilpailua tai josta seuraisi kilpailun rajoittumista.

52 Toiseksi on todettava, ettei pääasian selvitysaineistosta myöskään käy ilmi Italian hallintoviranomaisten siirtäneen toimivaltaansa maksutaksojen vahvistamisessa Genovan ja La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöille. Paikallinen merenkulkuviranomainen nimittäin vahvistaa kummassakin asianomaisessa satamassa asetuksen 212 §:n mukaisesti kiinnittymispalvelujen maksutaksan kansallisen tason viranomaisten määrittämän yleisen laskentakaavan avulla ja kuultuaan paitsi asianomai-

sia kiinnittymispalveluyhteisöjä myös Genovan ja La Spezian satamien käyttäjien sekä laivameklareiden edustajia. Kiinnittymispalveluiden tarjoajien osallistumista hallinnolliseen maksutaksojen vahvistamismenettelyyn ei voida pitää yritysten keskinäisenä yhteisjärjestelynä, jota hallintoviranomaiset olisivat edellyttäneet tai edistäneet taikka jonka vaikutuksia ne olisivat vahvistaneet.

53 Pääasiassa kysymyksessä olevan kaltainen sääntely ei näin ollen ole ristiriidassa perustamissopimuksen 85 artiklan kanssa.

54 Edellä esitetyn johdosta asiassa on vastattava, että perustamissopimuksen 5, 85 ja 86 artiklan sekä 90 artiklan 1 kohdan kanssa ei ole ristiriidassa tässä tapauksessa esillä olevan kaltainen jäsenvaltion lainsäädäntö, jossa

— myönnetään tähän jäsenvaltioon sijoittautuneille yrityksille yksinoikeus tarjota kiinnittymispalveluja,

— velvoitetaan alukset käyttämään kyseisiä palveluja hintaan, johon sisältyy niiden todellisten kustannusten lisäksi yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpitokustannuksista aiheutuva lisäosuus, ja

— säädetään maksuista, joiden suuruus vaihtelee eri satamissa kunkin sataman erityispiirteiden huomioon ottamiseksi.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

55 Toisella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii ennen kaikkea selvittämään, onko asetuksen N:o 4055/86 ja perustamissopimuksen 59 artiklan vastaista,

että jäsenvaltion lainsäädännössä määrätään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset turvautumaan palveluihin, joita paikalliset kiinnittymispalveluyhteisöt tarjoavat yksinoikeuksien haltijoina palkkiota vastaan näiden yritysten alusten käydessä ensin mainitun jäsenvaltion satamissa.

56 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 59 artiklassa edellytetään palvelujen tarjoajien kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän poistamisen lisäksi myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksetta sekä sellaisiin palvelujen tarjoajiin, jotka ovat kyseisen jäsenvaltion kansalaisia, että sellaisiin, jotka ovat muiden jäsenvaltioiden kansalaisia, kun rajoitus on omiaan estämään sellaista palvelujen tarjoajaa, joka on sijoittautunut johonkin toiseen jäsenvaltioon, jossa hän laillisesti tarjoaa vastaavia palveluja, harjoittamasta toimintaansa, tai kun se on omiaan muutoin haittaamaan tällaisen toiminnan harjoittamista (asia C-76/90, Säger, tuomio 25.7.1991, Kok. 1991, s. I-4221, 12 kohta ja asia C-398/95, SETTG, tuomio 5.6.1997, Kok. 1997, s. I-3091, 16 kohta).

57 Tältä osin, aivan kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 35 kohdassa, kiistanalainen järjestelmä ei näytä käsittävän minkäänlaista avointa tai piilevääkään perustamissopimuksen 59 artiklassa ja asetuksen N:o 4055/86 9 artiklassa kiellettyä syrjintää.

58 Ensinnäkin Genovan satamassa asetettu velvollisuus turvautua Genovan kiinnittymispalveluyhteisön tarjoamiin kiinnittymispalveluihin koskee erotuksetta kaikkia meriliikennettä harjoittavia yrityksiä. Toiseksi La Spezian satamassa puolestaan kaikkien bruttovetoisuudeltaan yli 500 tonnin suuruisilla aluksilla merenkulkua harjoittavien on turvauduttava La Spezian kiinnittymispalveluyhteisön tarjoamiin palveluihin. Corsica Ferriesin kaltainen meriliikennettä autolautoilla harjoittava

yritys on täten samalla tavoin velvollinen turvautumaan kiinnittymispalveluita tarjoaviin yhteisöihin kuin italialaiset vastaavankokoisia aluksia käyttävät yritykset.

59 On syytä aluksi täsmentää, että kiinnittymispalvelujen vapaan tarjonnan mahdollisen esteen osalta riittää, kun viitataan perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa säänneltyä perustamissopimuksesta poikkeamista koskevaan tämän tuomion osaan, josta on pääteltävissä, että tällainen mahdollisesti esiintyvä este ei ole perustamissopimuksen 59 artiklan vastainen, koska 90 artiklan 2 kohdan soveltamisedellytykset täyttyvät.

60 Merenkulkupalveluiden vapaan tarjonnan rajoittamisesta on todettava, että kiinnittymispalvelut ovat teknisenä merenkulkupalveluna olennaisia satamien vesialueiden turvallisuuden ylläpidon kannalta; näillä palveluilla on julkisen palvelun piirteitä (yleispätevyys, jatkuvuus, yleisen edun vaatimuksen tyydyttäminen sekä hallintoviranomaisten sääntely ja valvonta). Edellyttäen, että hintoihin palvelun todellisiin kustannuksiin nähden tehtävä lisäys vastaa tarkoin yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpidosta aiheutuvaa kustannusten lisäystä, velvollisuus turvautua paikalliseen kiinnittymispalveluiden tarjoajaan saattaa näin ollen olla perusteltavissa EY:n perustamissopimuksen 56 artiklan nojalla silloinkin, vaikka se olisi omiaan haittaamaan tai rajoittamaan merenkulkupalveluiden vapaata tarjontaa, kun otetaan huomioon kiinnittymispalveluyhteisöjen esiintuomat yleiseen turvallisuuteen liittyvät näkökohdat, joiden perusteella kansallinen kiinnittymispalveluita sääntelevä lainsäädäntö on annettu.

61 Tämän vuoksi on syytä vastata toiseen ennakkoratkaisukysymykseen siten, että asetuksen N:o 4055/86 ja perustamissopimuksen 59 artiklan vastaista ei ole, että tässä tapauksessa esillä olevan kaltaisessa jäsenvaltion lainsäädännössä määrätään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset turvautumaan palveluihin, joita paikalliset kiinnittymispalveluyhteisöt yksinoikeuksien haltijoina palkkiota vastaan tarjoavat näiden yritysten alusten käydessä ensin mainitun jäsenvaltion satamissa. Vaikka tällainen lainsäädäntö olisikin esteenä meren-

kulkupalveluiden vapaalle tarjoamiselle, se olisi perusteltavissa perustamissopimuksen 56 artiklassa tarkoitetuilla yleiseen turvallisuuteen liittyvillä näkökohdilla.

Oikeudenkäyntikulut

62 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Italian hallitukselle ja Euroopan yhteisöjen 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 (viides jaosto)

on ratkaissut Tribunale di Genovan 5.7.1996 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) EY:n perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa ei ole ristiriidassa, että jäsenvaltion lainsäädännössä nyt esillä olevan asian tavoin määrätään muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset, joiden alukset käyvät ensin mainitun jäsenvaltion satamissa, turvautumaan paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen yksinoikeudella tarjoamiin palveluihin niiden todellisia kustannuksia suurempia palkkioita vastaan.

2) EY:n perustamissopimuksen 5, 85 ja 86 artiklan sekä 90 artiklan 1 kohdan kanssa ei ole ristiriidassa tässä tapauksessa esillä olevan kaltainen jäsenvaltion lainsäädäntö, jossa

— myönnetään tähän jäsenvaltioon sijoittautuneille yrityksille yksinoikeus tarjota kiinnittymispalveluja,

— velvoitetaan alukset käyttämään kyseisiä palveluja hintaan, johon sisältyy niiden todellisten kustannusten lisäksi yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpitokustannuksista aiheutuva lisäosuus, ja

— säädetään maksuista, joiden suuruus vaihtelee eri satamissa kunkin sataman erityispiirteiden huomioon ottamiseksi.

3) 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 ja EY:n perustamissopimuksen 59 artiklan vastaista ei ole, että tässä tapauksessa esillä olevan kaltaisessa jäsenvaltion lainsäädännössä määrätään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet, meriliikennettä harjoittavat yritykset turvautumaan palveluihin, joita paikalliset kiinnittymispalveluyhteisöt yksinoikeuksien haltijoina palkkiota vastaan tarjoavat näiden yritysten alusten käydessä ensin mainitun jäsenvaltion satamissa. Vaikka tällainen lainsäädäntö olisikin esteenä merenkulkupalveluiden vapaalle tarjoamiselle, se olisi perusteltavissa EY:n perustamissopimuksen 56 artiklassa tarkoitetuilla yleiseen turvallisuuteen liittyvillä näkökohdilla.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Puissochet Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 18 päivänä kesäkuuta 1998.

R. Grass C. Gulmann

kirjaaja viidennen jaoston puheenjohtaja