JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
F. G. JACOBS
19 päivänä syyskuuta 1996 *

1. Rechtbank van koophandel te Antwerpen (kaupallisia asioita käsittelevä tuomioistuin) on pyytänyt yhteisöjen tuomioistuinta antamaan ennakkoratkaisun sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 (jäljempänä asetus) tulkinnasta [1].

Asiaan sovellettava yhteisön lainsäädäntö

2. Asetus annettiin Belgian, Ranskan, Saksan, Luxemburgin ja Alankomaiden toisiinsa yhteydessä olevissa sisävesiverkoissa liikennöivän kaluston rakenteellisen ylikapasiteetin johdosta. Siinä otetaan käyttöön yhteisön tasolla yhteen sovitettu romutusohjelma, jonka kuljetusyritykset kuitenkin itse rahoittavat.

3. Asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Toimenpiteet sisävesiliikenteen rakenteelliseksi parantamiseksi koskevat tässä asetuksessa vahvistetuin edellytyksin jäsenvaltioissa sisävesialuksia, joita käytetään kahden tai useamman paikan välisiin tavaroiden kuljetuksiin sisävesiväylillä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin on kuuluttava:

— rakenteellisen ylikapasiteetin vähentäminen yhteisön tasolla yhteen sovitettavien romutusohjelmien avulla;

— tukitoimenpiteet olemassa olevan ylikapasiteetin pahenemisen tai uuden ylikapasiteetin syntymisen estämiseksi."

* Alkuperäinen kieli: englanti.
1 — EYVL 1989 L 116, s. 25.

4. Asetuksen 2 artiklan 2 kohdan nojalla asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät seuraavat alukset:

"a) alukset, jotka liikennöivät yksinomaan sellaisilla kansallisilla vesiväylillä, jotka eivät ole yhteydessä muihin vesiväyliin yhteisössä;

b) alukset, jotka mittojensa vuoksi eivät voi poistua kansallisilta vesiväyliltä, joilla ne toimivat, eivätkä voi päästä muille yhteisön vesiväylille ('vankialukset'), jos ei ole todennäköistä, että tällaiset alukset kilpailisivat alusten kanssa, joita tämä asetus koskee;

c) — työntöalukset, joiden käyttövoima on enintään 300 kilowattia;

— merikelpoiset sisävesialukset ja laivaproomut, jos niitä käytetään yksinomaan kansainvälisiin tai kansallisiin kuljetuksiin matkoilla, joihin sisältyy merimatka;

— lautat;

— alukset, jotka tarjoavat voittoa tuottamattomia julkisia palveluja."

5. Asetuksen 3 artiklan mukaan asianosaisten jäsenvaltioiden on perustettava romutusrahasto, jonka hallintoa toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on hoidettava. Rahastoissa on oltava kaksi erillistä tiliä, joista toinen on kuivalastialuksille sekä työntöaluksille ja toinen säiliöaluksille.

6. Niiden alusten omistajien, joita tämä asetus koskee, on asetuksen 4 artiklan mukaan maksettava vuosittain tietty maksu asianomaiseen rahastoon. Asetuksen 6 artiklan mukaan komissio vahvistaa rahastolle suoritettavien maksujen suuruuden, ja rahastoille on taattava riittävät rahavarat tehokkaaseen vaikuttamiseen sisävesiliikenteen tarjonnan ja kysynnän välisen rakenteellisen epätasapainon vähentämiseksi. Asetuksen 5 artiklan nojalla omistajan, joka romuttaa aluksen, on saatava romutuskorvaus rahastosta, johon hänen aluksensa kuuluu, jos rahavaroja on saatavilla.

7. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädetään nimellä "vanha uudesta" tunnetusta sään-

nöstä, jolla pyritään takaamaan se, ettei sillä, että uusia aluksia lasketaan liikkeelle markkinoille, vaaranneta romutusohjelman toteutumista. Säännöksessä säädetään seuraavaa:

uuden aluksen tonniluku on, mutta hän maksaa kyseiseen rahastoon erityisen maksun, joka vastaa uuden aluksen tonniluvun ja romutuskorvauksen erotusta.

"a) Viiden vuoden ajan tämän asetuksen voimaantulosta aluksia, joita tämä asetus koskee, voidaan laskea liikkeelle 3 artiklassa tarkoitetuilla sisävesiväylillä, jos alukset on äskettäin rakennettu, jos ne on tuotu maahan kolmannesta maasta tai jos ne poistuvat 2 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuilta kansallisilta vesiväyliltä, edellyttäen, että:

— — "

— liikkeelle laskettavan aluksen omistaja romuttaa kantokykyistä tonnilukua uuden aluksen tonniluvun verran eikä saa romutuskorvausta;

— omistaja ei romuta mitään alusta, mutta hän maksaa rahastoon, johon hänen uusi aluksensa kuuluu, tai rahastoon, jonka hän on valinnut 4 artiklan mukaisesti, uuden aluksen tonniluvun mukaiselle tonniluvulle määritetyn romutuskorvauksen suuruisen maksun; tai

— omistaja romuttaa pienemmän tonniluvun kuin liikkeelle laskettavan

8. Asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädetään tiettyjä poikkeuksia vanha uudesta -sääntöön. Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa säädetään erityisesti seuraavaa:

"Komissio voi jäsenvaltioita ja sisävesiliikennettä yhteisön tasolla edustavia järjestöjä kuultuaan jättää erikoisaluksia 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle."

9. Liikennettä koskevia asioita hoitavan komission pääosaston 7.12.1990 päivätystä muistiosta [2] ilmenee, että päättäessään, onko alus 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettu "erikoisalus", komissio arvioi muun muassa sitä, onko alus erityisesti suunniteltu kuljettamaan tietyn tyyppisiä tavaroita ja

2 — Neuvoston asetuksessa N:o 1101/89 tarkoitettujen erikoisalusten vapauttamishakemuksia koskevan arvioinnin yleisten arviointiperusteiden määrittelemistä koskeva muistio.

onko se teknisesti soveltuva muiden tuotteiden kuljetukseen sisävesiväylillä ilman, että aluksen rakenteita muutetaan.

Asian tosiseikat ja kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset

10. Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevassa päätöksessä kerrotaan vain vähän yksityiskohtia asian tosiseikoista, joten seuraava tosiseikkojen kuvaus perustuu suurelta osin Wiljon ja komission yhteisöjen tuomioistuimelle esittämiin kirjallisiin ja suullisiin huomautuksiin. Näyttää siltä, että Wiljo harjoittaa polttoaineen toimittamista merikelpoisille aluksille. Se pyysi 19.1.1993 päivätyssä kirjeessään komissiota vapauttamaan Smaragd-nimisen uuden aluksen, jonka se aikoi laskea liikkeelle, "vanha uudesta" -säännöstä sillä perusteella, että alus oli asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettu erikoisalus. Komissiolle tekemässään hakemuksessa Wiljo kuvaili alusta 2 500 tonnin moottorisäiliöalukseksi, jonka mitat olivat 100 metriä x 11,4 metriä x 4 metriä, ja se ilmoitti, että alusta oli tarkoitus käyttää yksinomaan siihen, että merikelpoisille aluksille toimitetaan polttoainetta. Komissio ilmoitti Wiljolle 6.5.1993 lähettämässään kirjeessä, että se oli "[asetuksen] 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella päättänyt evätä haetun vapautuksen" ja että jäljennös kirjeestä lähetettäisiin belgialaisen romutusohjelman hallintoviranomaiselle. Kirjeessään komissio totesi, että teknisesti alus soveltui kaikenlaisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sisävesiväylillä ja ettei se suuresti poikennut tavanomaisista säiliöaluksista. Näin ollen alus lisäsi sen kaluston ylikapasiteettia, johon asetusta sovelletaan. Wiljo ei riitauttanut tätä kirjettä perustamissopimuksen 173 artiklan mukaisella kanteella.

11. Wiljo esittää, että Smaragd on tyypillinen huoltoalus, joka on erityisesti varustettu toimittamaan polttoainetta merikelpoisille aluksille. Alus on erityisesti varustettu 20 metrin korkuisella hydraulisella mastolla, jossa on varmuustikapuut, jotta merikelpoisiin aluksiin voitaisiin nousta. Vaikka masto kaadettaisiin, alus ei siltikään voisi liikennöidä sisävesiväylillä eikä monilla joilla, koska se ei voi alittaa siltoja. Alus on merenkulkua koskevien vaatimusten täyttämiseksi lisäksi varustettu erityisellä suojalla, jolla alusta suojataan merenkäynniltä, joten silloin, kun alus on täyteen lastattu, se ui liian syvällä, jotta sillä voisi kulkea Rein- tai Moseljoella. Vaikka Smaragdilla on tarvittavat todistukset ja erityisesti Reinin keskuskomission antama todistus sisävesiväylillä kulkemista varten, tämä ei tarkoita, että se tosiasiallisesti voisi kulkea sisävesiväylillä rajoituksetta. Aluksella on oltava tällainen todistus, jotta se pääsisi merikanaviin polttoainetta toimittaessaan. Aluksella on myös todistus siitä, että se voi kulkea suistoalueella; tämän todistuksen nojalla se voi kulkea rannikkovesissä.

12. Komissio korostaa, että aluksen soveltuvuus tavaroiden kuljettamiseen sisävesi-

väylillä on ainoa käyttökelpoinen arviointiperuste asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan soveltamiseksi. Komissio ei voi valvoa aluksen tosiasiallista käyttöä. Komissio riitauttaa Wiljon väitteet, jotka koskevat Smaragdin soveltuvuutta sisävesiväylillä kulkemiseen. Komissio toteaa, että aluksella on lupa kulkea Reinillä aina Baseliin asti, ja komissio väittää, että joki on riittävän syvä ja että joen sillat ovat riittävän korkeita alukselle edellyttäen, että hydraulinen masto on kaadettu. Komissio viittaa niihin väitteisiin, joiden mukaan alus on nähty sisävesiväylillä. Lopuksi komissio riitauttaa Wiljon väitteen siitä, että Smaragdin kohtelu poikkeaa siitä käytännöstä, jota muiden huoltoalusten osalta on noudatettu.

13. Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa oikeudenkäynnissä Wiljo riitauttaa Belgian valtion 1.10.1993 päivätyn kirjeen, jossa asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja komission 6.5.1993 tekemän päätöksen nojalla vaaditaan maksamaan romutusrahastoon kertaluonteinen maksu. Kansallinen tuomioistuin pyytää yhteisöjen tuomioistuimelta ennakkoratkaisua seuraaviin kysymyksiin:

"1. Ottaen huomioon sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 tavoite, yleinen päämäärä ja erityistarkoitus, tarkoitetaanko kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa käytetyllä käsitteellä 'erikoisalus' sellaisia aluksia, jotka erityisrakenteensa tai -varustelunsa tai niiden erityisen käyttötarkoituksen johdosta eivät lisää sisävesiliikenteen kuljetuskapasiteettia tai tonnilukua ja jotka näin ollen eivät ole omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden toisiinsa yhteydessä olevissa sisävesiverkoissa tapahtuvan tavarankuljetuksen rakenteelliseen ylikapasiteettiin?

2. Eikö Euroopan yhteisöjen komission 6.5.1993 tekemässään päätöksessä käyttämä, 'teknistä soveltuvuutta sisävesikuljetukseen' koskeva arviointiperuste, jonka seurauksena vanha uudesta -säännön mukainen maksuvelvollisuus koskee myös sellaisia aluksia, joita ei tosiasiallisesti käytetä jäsenvaltioiden toisiinsa yhteydessä olevissa sisävesiverkoissa tapahtuvaan liikenteeseen, ole suhteellisuusperiaate huomioon ottaen ristiriidassa sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 päämäärän ja tarkoituksen kanssa?

3. Ottaen huomioon sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 tavoite, yleinen päämäärä ja erityistarkoitus, onko se seikka, että alus soveltuu yksinomaan teoreettisesti sisävesiliikenteeseen siten, että sen muuttaminen sisävesiliikenteeseen soveltuvaksi olisi mahdollista vain, jos siihen tehtäisiin vaikeita ja kalliita ja näin ollen myös taloudellisesti epärealistisia muutostöitä, tai siten, että

aluksen käyttäminen sisävesiliikenteeseen olisi täysin kannattamatonta, koska alusta ei ole suunniteltu saatikka varustettu sisävesiliikenteeseen, riittävä edellytys vanha uudesta -säännön mukaisen maksuvelvollisuuden syntymiselle?

4. Ottaen huomioon sisävesiliikenteen rakenteellisista parannuksista 27 päivänä huhtikuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1101/89 tavoite, yleinen päämäärä ja erityistarkoitus, voidaanko Euroopan yhteisöjen komission 6.5.1993 tekemää, moottorialus Smaragdia koskevaa päätöstä pitää pätevänä, koska päätöksessä asetetaan vanha uudesta -säännön mukainen kertaluonteinen maksuvelvollisuus sellaiselle alukselle, joka on erityisesti suunniteltu, rakennettu ja varustettu huoltoalukseksi, jota on tarkoitus käyttää yksinomaan siihen, että merikelpoisille aluksille toimitetaan polttoainetta, ja joka ei ole mitenkään erityisen soveltuva polttoaineen kuljettamiseen muiden lukuun tai edes omaan lukuun sisävesiväylillä ja joka ei tämän johdosta lisää sisävesiliikenteen kalustokapasiteettia tai tonnistoa?

5. Eikö sillä, että komissio soveltaa pikemminkin teknistä soveltuvuutta koskevaa arviointiperustetta kuin aluksen tosiasiallista käyttöä koskevaa arviointiperustetta, loukata syrjintäkiellon periaatetta, koska sen arviointiperusteen mukaan, jota komissio käyttää Belgiassa, Alankomaissa, Luxemburgissa, Saksassa ja Ranskassa liikkeelle laskettujen alusten osalta, kertaluonteinen maksu on maksettava tietyissä tapauksissa, vaikka alusta ei tosiasiallisesti käytetäkään sisävesiliikenteeseen ja vaikka se näin ollen ei lisää sisävesiliikenteen tonnistoa, kun taas muissa jäsenvaltioissa tapahtuvasta aluksen liikkeellelaskusta on maksettava kertaluonteinen maksu vain, jos aluksen tosiasiallinen käyttö (yhteisön toisiinsa yhteydessä olevien sisävesiväylien verkossa) antaa siihen aihetta?"

14. Näiden kysymysten tarkoituksen ymmärtämiseksi on tarpeen tarkastella Wiljon kansallisessa tuomioistuimessa esittämiä väitteitä. Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen mukaan Wiljo väittää, ettei sen velvollisuutena ole maksaa maksua, koska Smaragd on huoltoalus, jota käytetään yksinomaisesti siihen, että merikelpoisille aluksille toimitetaan polttoainetta, eikä sitä voida verrata tavalliseen säiliöalukseen. Wiljo katsoo, että komission päätös on ristiriidassa asetuksen yleisen tarkoituksen kanssa ja ettei päätökseen sisälly asianmukaisesta teknistä eritelmää aluksen ominaisuuksista ja varustelusta. Niinpä ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevassa päätöksessä käytetyn sanamuodon mukaan voidaan ymmärtää, että Wiljo vaatii kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävässä asiassa toteamaan, että komission päätös on pätemätön, koska se on asetuksen vastainen. Tätä päätelmää tukee Wiljon kansalliselle tuomioistuimelle esittämä kannekirjelmä, jossa Wiljo nimenomaisesti viittaa asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohtaan ja toteaa lopuksi, että "näiden seikkojen vuoksi komission päätöstä ei voida pitää pätevänä".

15. On siis selvää, että kansallisen tuomioistuimen esittämien kysymysten avulla, jotka vastaavat Wiljon kannekirjelmässään esittämiä kysymyksiä, kansallisen tuomioistuimen tarkoituksena oli, että niihin annettavien vastausten perusteella se voisi ratkaista kanteen. Vaikka kysymykset koskevatkin asetuksen tulkintaa, niiden tarkoituksena on, että kansallinen tuomioistuin voi arvioida komission päätöksessään tekemän sen johtopäätöksen pätevyyttä, jonka mukaan Smaragd ei ole asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettu erityisalus, minkä johdosta siihen sovellettiin vanha uudesta -sääntöä.

16. Tältä osin on muistettava, että yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että jos yhteisön oikeuden säännöksen tai päätöksen pätevyys riitautetaan kansallisessa tuomioistuimessa, vain yhteisöjen tuomioistuimella on oikeus kumota kyseinen säännös tai päätös. [3] Jos yhteisöjen tuomioistuin haluaisi vastata kansallisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin, olisi välttämätöntä, että se muotoilisi kysymykset uudelleen ja pitäisi niitä pätevyyttä koskevana ennakkoratkaisupyyntönä.

17. Komissio väittää kuitenkin, että asiassa TWD Textilwerke Deggendorf annetussa tuomiossa [4] todetusta periaatteesta seuraa, ettei Wiljo voi riitauttaa komission päätöksen pätevyyttä kansallisessa oikeudenkäynnissä. Tuossa tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, ettei TWD voinut saksalaisissa tuomioistuimissa vireille pannuissa oikeudenkäynneissä, jotka koskivat kansallisten viranomaisten tekemää täytäntöönpanopäätöstä, vedota sellaisen päätöksen pätemättömyyteen, jonka komissio osoitti Saksalle ja jossa velvoitettiin perimään takaisin TWD:lle maksettu tuki. TWD ei ollut riitauttanut komission päätöstä perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla, vaikka oli selvää, että se olisi voinut tehdä niin. Jos tuen saajan sallittaisiin vedota komission päätöksen pätemättömyyteen kansallisessa oikeudenkäynnissä, tuen saaja voisi kiertää sen lopullisuuden, joka oikeusvarmuuden periaatteen nojalla on liitettävä päätökseen sen jälkeen kun 173 artiklan mukainen määräaika on päättynyt.

18. Wiljo vaati istunnossa, että asiassa TWD Textilwerke Deggendorf annettua tuomiota ei sovelleta tähän asiaan. Kyseinen tuomio annettiin sen jälkeen, kun komission 6.5.1993 tekemän päätöksen riitauttamista koskeva määräaika oli päättynyt. Lisäksi kantaja väitti, että juuri kansallisilla viranomaisilla on ensisijainen vastuu rahaston hallinnosta ja että ottaen erityisesti huomioon se seikka, että komissio totesi päätöksessään, että päätöksen jäljennös lähetetään kyseisille viranomaisille, Wiljo saattoi kohtuudella olettaa, että komission päätös voitaisiin riitauttaa kansallisia viranomaisia vastaan kansallisessa tuomioistuimessa nostetussa oikeudenkäynnissä.

19. Nämä perustelut eivät ole minusta vakuuttavia. Yhteisöjen tuomioistuin ei

3 — Asia 314/85, Foto-Frost v. Hauptzollamt Lübeck-Ost, tuomio 22.10.1987 (Kok. 1987, s. 4199, 17 kohta).

4 — Asia C-188/92, TWO Textilwerke Deggendorf, tuomio 9.3.1994 (Kok. 1994, s. I-833).

pitänyt sopivana asettaa mitään ajallisia rajoituksia asiassa TWD Textilwerke Deggendorf antamalleen tuomiolle. Tämä asia on lisäksi vielä asiaa TWD Textilwerke Deggendorf selvempi. Vaikka romutusrahastojen hallinnointi kuuluu kansallisille viranomaisille, asetuksessa annetaan komissiolle valtuuksia useissa asioissa. Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa valtuutetaan komissio myöntämään erikoisaluksille poikkeuksia asetuksesta. Niinpä Wiljo kääntyi suoraan komission puoleen ja pyysi tältä tämän säännöksen nojalla päätöstä. Tämän hakemuksen johdosta komissio teki suoraan Wiljolle osoitetun yksittäistapausta koskevan päätöksen. Wiljo oli näin ollen selvästi tietoinen päätöksestä ja sen seurauksista. Lisäksi on niin, ettei ole pienintäkään epäilystä siitä, että päätös voitiin riitauttaa perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla kyseisessä määräyksessä asetetussa määräajassa. Asia on selvästi näin huolimatta siitä seikasta, että jäljennös päätöksestä lähetettiin päätöksen täytäntöönpanosta vastaaville kansallisille viranomaisille.

20. Yhteisöjen tuomioistuin antoi tuomionsa asiassa TWD Textilwerke Deggendorf oikeusvarmuutta koskevan periaatteen perusteella. Sama periaate soveltuu myös tähän asiaan. Tämä asia osoittaa kuitenkin sen, kuinka tärkeää on taata se, että asiat käsitellään asianmukaisessa menettelyssä ja oikeassa tuomioistuimessa. Ennakkoratkaisumenettelyt eivät yksinkertaisesti sovellu tilanteisiin, joissa ratkaistavat oikeudelliset kysymykset liittyvät monimutkaisiin tosiseikkoihin. Lisäksi on niin, että kun kyse on nyt tarkasteltavina olevien päätösten kaltaisista päätöksistä, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pitäisi tehdä tarvittavat tosiseikkoja koskevat toteamukset ja soveltaa lakeja noihin tosiseikkoihin. Tämän vuoksi näyttää mielestäni siltä, että yhteisöjen tuomioistuin voi myös tämän syyn vuoksi perustellusti vaatia yksityisiä riitauttamaan tällaisten toimenpiteiden lainmukaisuuden aina kun mahdollista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, jolloin kaikki oikeudelliset seikat ja tosiasiat voidaan tutkia yhdessä ainoassa tuomioistuimessa sellaisessa menettelyssä, joka on nimenomaisesti suunniteltu tähän tarkoitukseen. [5]

21. Lopuksi on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimessa käytävässä oikeudenkäynnissä Wiljo yritti välttää asiassa TWD Textilwerke Deggendorf annetun tuomion vaikutukset väittämällä, että Smaragd ei laisinkaan kuulu asetuksen soveltamisalaan. Näin ollen Wiljo saattoi riitauttaa maksua koskevan maksuvaateen siitä seikasta huolimatta, että komission päätös oli nyt lopullinen ja ettei sitä enää voitu riitauttaa.

22. En pidä tarpeellisena, että yhteisöjen tuomioistuin tarkastelisi tätä kysymystä. Tämä perustelu ei ilmene ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevasta päätöksestä. Se ei myöskään ilmene Wiljon kansalliselle tuomioistuimelle esittämästä kannekirjelmästä, joka sisältyy yhteisöjen tuomioistuimelle toimitettuun kansalliseen asiakirja-aineistoon. Lisäksi on niin, että kansallisen tuomioistuimen kysymyksissä käytetään asetuksen 1 ja 2 artiklassa käytettyjen ilmaisujen asemesta asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohdassa ja komission päätöksessä käytettyjä ilmaisuja; kysymykset koskevat erityisesti sitä, että komissio käyttää kriteeriä teknisestä soveltuvuudesta tavarankuljetukseen sisävesiväylillä päättääkseen, onko alus sellainen erikoisalus, jolle 8 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla voidaan myöntää vapautus maksusta. Kansallisen tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevassa päätöksessä käyttämien sanamuotojen

5 — Ks. em. asiassa TWD Textilwerke Deggendorf esittämäni ratkaisuehdotuksen 20 kohta.

ohittaminen ei soveltuisi yhteen yhteisöjen tuomioistuimella perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla olevan tehtävän kanssa eikä myöskään sen tarpeen kanssa, joka koskee sen takaamista, että niiden tahojen oikeuksia kunnioitetaan, jotka voivat esittää kirjallisia huomautuksia yhteisöjen tuomioistuimelle EY:n tuomioistuimen perussäännön 20 artiklan nojalla. [6]

23. Edellä mainittujen syiden vuoksi katson, että yhteisöjen tuomioistuimen ei ole tarpeen vastata kansallisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin.

Ratkaisuehdotus

24. Näin ollen katson, että komission eräälle yritykselle osoittama päätös sitoo kansallista tuomioistuinta, kun kyseinen yritys ei ole nostanut perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla kannetta tätä päätöstä vastaan vaan kun se nostaa kansallisessa tuomioistuimessa kanteen, jolla se riitauttaa komission päätöksen; tämän vuoksi ei ole tarpeen vastata kansallisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin.

6 — Ks. viimeaikaisin oikeuskäytäntö asia C-191/96, Mario Modesti, yhteisöjen tuomioistuimen määräys 19.7.1996, Kok. 1996, s. I-3937.