YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
17 päivänä toukokuuta 1994 *

Asiassa C-18/93,

jonka Tribunale di Genova (Italia) on saattanut ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen ensiksi mainitussa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Corsica Ferries Italia Srl

vastaan

Corpo dei piloti del porto di Genova

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 5, 7, 30, 59, 85, 86 ja 90 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti O. Due, jaostojen puheenjohtajat G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Diez de Velasco ja D. A. O. Edward sekä tuomarit C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (esittelevä tuomari), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn ja J. L. Murray,

julkisasiamies: W. Van Gerven,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, joita ovat esittäneet:

- Corsica Ferries Italia Srl, edustajinaan asianajajat G. Conte ja G. Giacomini, Genova,

- Corpo dei piloti del porto di Genova, edustajinaan asianajajat L. Acquarone ja S. Carbone, Genova, asianajaja A. Pappalardo, Trapani, sekä asianajaja A. Tizzano, Napoli,

- Ranskan tasavallan hallitus, asiamiehinään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston apulaisosastopäällikkö P. Pouzoulet ja tämän avustajana saman ministeriön oikeudellisen osaston johtava apulaisulkoasiainsihteeri H. Renie,

- Italian tasavallan hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston päällikkö, professori L. Ferrari Bravo, avustajanaan valtionasiamies I. M. Braguglia,

- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet E. Traversa ja V. Di Bucci,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan suulliset huomautukset, joita ovat 14.12.1993 pidetyssä istunnossa esittäneet Corsica Ferries Italia Srl, Corpo dei piloti del porto di Genova, Italian hallitus, Ranskan hallitus sekä komissio,

kuultuaan julkisasiamiehen 9.2.1994 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunale di Genova on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 14.12.1992 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 19.1.1993, ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla viisi ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat kyseisen perustamissopimuksen 5, 7, 30, 59, 85, 86 ja 90 artiklan tulkintaa.

2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Corsica Ferries Italia Srl (jäljempänä Corsica Ferries) ja Corpo dei piloti del porto di Genova (Genovan sataman luotsien ammattikunta, jäljempänä ammattikunta) ja jossa vaaditaan, että Corsica Ferriesille maksetaan takaisin osa sen Genovan satamassa luotsipalveluista maksamista taksoista.

3 Italian merisatamissa luotsipalveluista, joista säädetään *Codice della navigazione* (merenkulkulaki) -nimisessä laissa ja sen täytäntöönpanosta annetussa asetuksessa, vastaavat satamapäällikön valvonnassa ja johdolla toimivat luotsien ammattikunnat, jotka on perustettu tasavallan presidentin antamalla asetuksella ja jotka ovat oikeushenkilöitä.

4 Vaikka luotsipalvelun käyttö on periaatteessa vapaaehtoista, se on määrätty pakolliseksi lähes kaikissa Italian satamissa, kuten Genovassa, tasavallan presidentin antamilla asetuksilla. Luotsipalvelun käyttövelvoitteen laiminlyömisestä on säädetty rangaistus aluksen kapteenille.

5 Ammattikunnan vahvistamat luotsitaksat hyväksyy kauppamerenkulkuministeriö asianomaisten ammatillisten järjestöjen lausunnon perusteella, ja ne saatetaan voimaan kussakin satamassa toimivaltaisen merenkulkuviranomaisen päätöksellä.

6 Merenkulusta vastaavan keskusviraston vuosina 1989, 1990 ja 1991 tekemien päätösten mukaisesti Genovan satamassa on sovellettu eri suuruisia alennuksia taksan perusmäärästä, nimittäin 30 prosentin alennusta aluksille, jotka täyttävät meriliikenteen kabotaasin, toisin sanoen kahden italialaisen sataman välisen liikenteen harjoittamiselle asetetut edellytykset, 50 prosentin alennusta sellaisille meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset täyttäville aluksille, jotka osallistuvat linjaliikenteeseen ja liikennöivät säännöllisesti Italian satamien välillä tiettyä reittiä käyttäen ja poiketen Genovan satamassa vähintään kerran viikossa, sekä muita alennuksia sellaisille meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset täyttäville aluksille, joiden bruttovetoisuus on yli 2 000 tonnia ja jotka käyttävät luotsipalveluja tietyn määrän kertoja kuukausittain.

7 Pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikana ainoastaan Italian lipun alla purjehtivat alukset saattoivat saada luvan meriliikenteen kabotaasin harjoittamiseen.

8 Corsica Ferries, joka on italialainen yhtiö, harjoittaa meriliikenneyrityksenä säännöllistä linjaliikennettä Genovan sataman ja useiden Korsikan satamien välillä kahdella Panamassa rekisteröidyllä ja Panaman lipun alla purjehtivalla lautalla.

9 Koska Corsica Ferries katsoo tulleensa syrjityksi perustamissopimuksen kilpailusääntöjen ja palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien sääntöjen vastaisella tavalla, se esitti Tribunale di Genovalle hakemuksen, jotta tämä antaisi Italian siviiliprosessilain 633 pykälässä ja sitä seuraavissa pykälissä säädetyssä maksamismääräysmenettelyssä määräyksen siitä, että Corsica Ferriesin maksaman taksan perusmäärän ja meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset täyttäviin aluksiin sovelletun alennetun maksun välinen erotus palautetaan Corsica Ferriesille.

10 Tämän asian käsittelyn yhteydessä Tribunale di Genova on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Ovatko sellaiset kansalliset säännökset perustamissopimuksen 5 ja 7 artiklan vastaisia, joissa säädetään, että kahden jäsenvaltion satamien välistä säännöllistä linjaliikennettä harjoittavien alusten osalta alennettuja taksoja luotsipalvelusta, jonka käyttö on vesiliikenteen turvallisuuden vuoksi pakollista, sovelletaan yksinomaan aluksiin, joilla on lupa harjoittaa kotimaisten satamien välistä 'kabotaasia', kun yhteisön oikeuden nykyisessä kehitysvaiheessa oikeus tämän kotimaisten satamien välisen kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on varattu yksinomaan kansallisen lipun alla purjehtiville aluksille?

2) Ovatko sellaiset kansalliset säännöt tai käytännöt perustamissopimuksen 30 artiklan vastaisia, joiden mukaan aluksen on käytettävä luotsauksesta vastaavan yrityksen palveluja, vaikka luotsaustoimet, jotka yritys suorittaa, voitaisiin vesiliikenteen turvallisuutta millään tavoin vaarantamatta hoitaa vähemmin kustannuksin kokonaan tai osittain aluksen oman miehistön voimin ja sen varusteisiin kuuluvien teknisten laitteiden avulla?

3) Mitä tulee kahden jäsenvaltion välistä säännöllistä linjaliikennettä harjoittaviin aluksiin, ovatko sellaiset kansalliset säännökset perustamissopimuksen 59 artiklan vastaisia, joissa mahdollistetaan alennusten antaminen kotimaisissa satamissa sovelletuista pakollisista luotsitaksoista yksinomaan kansallisen lipun alla purjehtiville aluksille?

4) Antaako julkinen viranomainen hyväksyessään sitovan taksan, joka perustuu alan yritysten yhteenliittymien väliseen sopimukseen ja/tai niiden välisiin neuvotteluihin, tällä tavoin 'tukensa' perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletylle yritysten väliselle yhteisjärjestelylle, ja jos näin on, voiko tällainen 'tuen antaminen' olla sopusoinnussa perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja sen 5 ja 85 artiklan määräysten kanssa, kun niitä tarkastellaan yhdessä?

5) Ovatko sellaiset kansalliset säännökset perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaisia, joiden mukaan määräävässä asemassa olevan yrityksen, jolle on myönnetty yksinoikeuksia yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, on mahdollista:

   a) soveltaa samankaltaisiin suorituksiin erilaisia ehtoja niiden alusten osalta, jotka harjoittavat säännöllistä linjaliikennettä kahden jäsenvaltion välillä, jos voimassa olevassa palvelutaksoissa määrätään saman palvelun osalta alennetuista taksoista, joita voidaan käytännössä soveltaa yksinomaan kansallisen lipun alla purjehtiviin aluksiin?

   b) näin ollen soveltaa ulkomaan lipun alla purjehtivien alusten osalta taksoja, joissa määrätyt maksut ovat 'kolme kertaa' suurempia kuin kansallisen lipun alla purjehtivien alusten maksut?

   c) olla alentamatta tällaisesta pakollisesta palvelusta veloitettavaa hintaa, vaikka alus kykenee suoriutumaan – vesiliikenteen turvallisuusvaatimuksia yhäkin kaikilta osin noudattaen – kyseisistä toimista itsenäisesti ainakin osittain?"

Yhteisöjen tuomioistuimen toimivalta vastata kysymyksiin

11 Pääasian vastaaja, Ranskan ja Italian hallitukset sekä komissio riitauttavat useilla eri perusteilla yhteisöjen tuomioistuimen toimivallan vastata kaikkiin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin. Tältä osin ne tähdentävät ensiksikin, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei ole ottanut huomioon sitä tosiseikkaa, että alukset on rekisteröity Panamassa, minkä ne arvelevat selittyvän sillä, että määräysmenettely ei ole kontradiktorinen käsittely; toisaalta ne katsovat, että esitetyillä kysymyksillä tai

ainakaan joillakin niistä ei ole merkitystä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltävänä olevan vaatimuksen kannalta.

12 Mitä tulee kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan menettelyn luonteeseen, yhteisöjen tuomioistuin on jo aiemmissa tuomioissaan todennut, että kun italialaisen tuomioistuimen puheenjohtaja ratkaisee Italian siviiliprosessilaissa säännellyssä maksamismääräysmenettelyssä vireille tulleen asian, hän hoitaa perustamissopimuksen 177 artiklassa tarkoitettua tuomioistuintehtävää, eikä kyseisessä artiklassa aseteta sellaista edellytystä asian saattamiselle yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, että menettelyn, jonka yhteydessä kansallinen tuomioistuin esittää ennakkoratkaisukysymykset, olisi oltava kontradiktorinen, vaikka hyvä lainkäyttö voi edellyttää menettelyn kontradiktorisuutta (katso asia 43/71, Politi, tuomio 14.12.1971, Kok. 1971, s. 1039; asia 162/73, Birra Dreher, tuomio 21.2.1974, Kok. 1974, s. 201; asia 70/77, Simmenthal, tuomio 28.6.1978, Kok. 1978, s. 1453; asia 199/82, San Giorgio, tuomio 9.11.1983, Kok. 1983, s. 3595; yhdistetyt asiat C-277/91, C-318/91 ja C-319/91, Ligur Carni, tuomio 15.12.1993, Kok. 1993, s. I-6621 ja yhdistetyt asiat C-332/92, C-333/92 ja C-335/92, Eurico Italia ym., tuomio 3.3.1994, Kok. 1994, s. I-711).

13 Tosiseikkojen puutteellista esittämistä koskevan väitteen osalta on tarpeen ainoastaan todeta, että yhteisöjen tuomioistuin on saanut riittävästi tietoa alusten rekisteröinnistä niistä kirjallisista ja suullisista huomautuksista, joita sille on esitetty, voidakseen antaa kansalliselle tuomioistuimelle tarvittavan vastauksen nämä seikat huomioon ottaen.

14 Mitä lopulta tulee siihen, onko esitetyillä kysymyksillä merkitystä, yhteisöjen tuomioistuin on todennut aiemmissa tuomioissaan, ettei sillä ole toimivaltaa antaa ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle vastausta, jos yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyillä kysymyksillä ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen eikä kysymyksiin vastaaminen näin ollen ole objektiivisesti tarpeen pääasian ratkaisemiseksi (katso asia 126/80, Salonia, tuomio 16.6.1981, Kok. 1981, s. 1563; asia C-368/89, Crispoltoni, tuomio 11.7.1991, Kok. 1991, s. I-3695; asia C-186/90, Durighello, tuomio 28.11.1991, Kok. 1991, s. I-5773; asia C-343/90, Lourenço Dias, tuomio 16.7.1992, Kok. 1992, s. I-4673; asia C-67/91, Asociación Española de Banca Privada ym., tuomio 16.7.1992, Kok. 1992, s. I-4785; edellä mainittu tuomio Eurico Italia ym., ja asiassa C-286/88, Falciola, 26.1.1990 annettu määräys, Kok. 1990, s. I-191).

15 Tältä osin on syytä todeta, että kuten komissio on tähdentänyt, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltävänä oleva vaatimus koskee yksinomaan pääasian kantajan maksaman taksan määrää, jonka väitetään olevan syrjivä, eikä se näin ollen koske luotsipalvelun pakollisuutta, sitä, että taksa on sama riippumatta siitä, millaiset tekniset laitteet aluksessa on, tai kyseisen taksan vahvistamismenettelyä.

16 Näin ollen yhteisöjen tuomioistuimen on vastattava ainoastaan ensimmäiseen ja kolmanteen kysymykseen, jotka koskevat syrjintäkiellon periaatteen noudattamista taksojen soveltamisessa, sekä viidennen kysymyksen kahteen ensimmäiseen osaan, joissa on kysymys julkisten yritysten menettelytavoista, jotka ovat kiellettyjä, kun niihin liittyy väärinkäyttöä.

Meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapaus

17 Ensimmäisellä ja kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii pääasiallisesti selvittämään, onko yhteisön oikeuden vastaista, että jäsenvaltiossa sovelletaan samanlaisten luotsipalvelujen osalta erilaisia taksoja sen mukaan, käyttääkö kahden jäsenvaltion välisiä merikuljetuksia suorittava yritys näissä kuljetuksissa alusta, joka täyttää meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset, kun oikeus kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on varattu yksinomaan kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille.

18 Tältä osin on aiheellista ensiksikin todeta, että perustamissopimuksen 5 artikla, johon ensimmäisessä kysymyksessä viitataan ja jossa jäsenvaltiot velvoitetaan varmistamaan perustamissopimuksesta johtuvien velvoitteidensa täyttäminen, on sanamuodoltaan niin yleinen, ettei sitä voida soveltaa itsenäisesti silloin, kun kyseessä oleva tilanne kuuluu - kuten nyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa - perustamissopimuksen jonkin erityismääräyksen soveltamisalaan (katso yhdistetyt asiat C-78/90–C-83/90, Compagnie commerciale de l'Ouest ym., tuomio 11.3.1992, Kok. 1992, s. I-1847, 19 kohta).

19 Lisäksi yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ETY:n perustamissopimuksen 7 artiklaa (EY:n perustamissopimuksen 6 artikla), joka sisältää sen yleisen periaatteen, jonka mukaan kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä, sovelletaan itsenäisesti ainoastaan sellaisiin yhteisön oikeudessa säänneltyihin tilanteisiin, joita varten perustamissopimuk-

sessa ei ole erityisiä syrjinnän kieltäviä määräyksiä (katso asia C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, tuomio 10.12.1991, Kok. 1991, s. I-5889, 11 kohta).

20 Siitä, miten syrjintäkiellon periaatetta sovelletaan palvelujen tarjoamisen vapauden yhteydessä, on kuitenkin määrätty tarkemmin perustamissopimuksen 59 artiklassa.

21 Mitä tulee niiden palvelujen määrittämiseen, joihin perustamissopimuksen 59 artiklaa sovelletaan, on aiheellista todeta, että porrastettujen luotsipalvelutaksojen järjestelmä vaikuttaa Corsica Ferriesin kaltaiseen liikenneyritykseen kahdella tavalla. Luotsipalvelut ovat palveluja, joita ammattikunta tarjoaa meriliikenteen harjoittajille korvausta vastaan, minkä vuoksi taksojen erot vaikuttavat meriliikenteen harjoittajiin jo kyseisten palvelujen vastaanottajina. Kuitenkin nämä taksojen erot vaikuttavat liikenteenharjoittajaan aivan erityisesti meriliikenteen palvelujen tarjoajana sikäli, että niillä on heijastusvaikutuksensa tarjottujen palvelujen kustannuksiin ja että ne ovat näin ollen omiaan saattamaan kyseisen liikenteenharjoittajan epäsuotuisaan asemaan verrattuna sellaiseen taloudelliseen toimijaan, johon sovelletaan edullisempia taksoja.

22 Kyseisen taksajärjestelmän arvioimiseksi meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapauden näkökulmasta on aiheellista tarkastella ensin sitä, missä laajuudessa perustamissopimuksen 59 artiklassa vahvistettua syrjintäkiellon periaatetta sovelletaan meriliikenteen alalla, ja toiseksi sitä, aiheutuuko tällaisesta järjestelmästä kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää.

23 Tältä osin on aiheellista ensiksikin todeta, että perustamissopimuksen 61 artiklan 1 kohdassa määrätään, että palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan perustamissopimuksen liikennettä koskevan osaston määräyksiä (katso erityisesti asia 13/83, parlamentti v. neuvosto, tuomio 22.5.1985, Kok. 1985, s. 1513, 62 kohta ja asia C-49/89, Corsica Ferries France, tuomio 13.12.1989, Kok. 1989, s. 4441, 10 kohta).

24 Tästä seuraa, kuten yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitun tuomionsa Corsica Ferries France 11 kohdassa sekä yhdistetyissä asioissa 209/84 – 213/84, Asjes, 30.4.1986 antamansa tuomion (Kok. 1986, s. 1425) 37 kohdassa todennut, että perustamissopimuksen 59 artiklassa vahvistettu tavoite palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitusten poistamisesta siirtymäkauden aikana olisi pitänyt liikenteen alalla saavuttaa perustamissopimuksen 74 ja 75 artiklassa määritellyllä yhteisellä politiikalla.

25 Erityisesti meriliikenteen osalta määrätään perustamissopimuksen 84 artiklan 2 kohdassa, että neuvosto voi päättää, annetaanko tämän tyyppistä liikennettä koskevia aiheellisia säännöksiä sekä missä laajuudessa ja mitä menettelyä noudattaen niitä annetaan.

26 Niinpä neuvosto on antanut kyseisten määräysten perusteella 22.12.1986 asetuksen (ETY) N:o 4055/86 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EYVL L 378, s. 1); asetus tuli voimaan 1.1.1987.

27 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdan mukaan

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

28 Mitä tulee asetuksen (ETY) N:o 4055/86 aineelliseen soveltamisalaan, jo 1 artiklan sanamuodosta ilmenee, että sitä sovelletaan sen tyyppisiin jäsenvaltioiden välisiin merikuljetuspalveluihin, joista pääasiassa on kysymys.

29 Asetuksen (ETY) N:o 4055/86 henkilöllisen soveltamisalan osalta on aiheellista todeta, että sen 1 artiklassa viitataan jäsenvaltioiden kansalaisiin, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu, mutta että siinä ei viitata liikenneyrityksen käyttämien alusten rekisteröintipaikkaan eikä siihen, minkä valtion lipun alla ne purjehtivat.

30 Vielä on syytä tähdentää, että yritys voi vedota jäsenvaltioiden välisen meriliikenteen osalta sovellettavaan palvelujen tarjoamisen vapauteen ja erityisesti kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kieltävään periaatteeseen sitä valtiota vastaan, johon se on sijoittautunut, kun palveluja tarjotaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneille vastaanottajille. Sellaisessa tapauksessa, josta pääasiassa on kysymys, jäsenvaltioon sijoittautunut yritys, joka hoitaa asetuksessa (ETY) N:o 4055/86 tarkoitettua säännöllistä linjaliikennepalvelua toiseen jäsenvaltioon, tarjoaa näitä palveluja jo niiden luonteesta johtuen muun muassa viimeksi mainittuun toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneille henkilöille.

31 Näin ollen pääasiassa ei ole kyse puhtaasti valtionsisäisestä tilanteesta, minkä vuoksi Italian hallituksen tältä osin esittämä perustelu on hylättävä.

32 Tarkasteltaessa toiseksi sitä, onko kansallisessa tuomioistuimessa kiistan kohteena oleva taksajärjestelmä asetuksen (ETY) N:o 4055/86 mukainen, on aiheellista palauttaa mieliin, että kuten tämän tuomion 6 ja 7 kohdasta ilmenee, kyseisessä järjestelmässä määrätään etuuskohtelusta aluksille, jotka täyttävät meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset, toisin sanoen kansallisen lipun alla purjehtiville aluksille.

33 Tällaisesta järjestelmästä aiheutuu taloudellisten toimijoiden välillistä, kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää, koska kotimaan lipun alla purjehtivilla aluksilla harjoittavat liikennettä yleensä kotimaiset taloudelliset toimijat, kun taas muista jäsenvaltioista lähtöisin olevat liikenteenharjoittajat eivät yleensä harjoita liikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröidyillä aluksilla.

34 Tähän toteamukseen ei vaikuta se seikka, että epäsuotuisaan asemaan asetettujen taloudellisten toimijoiden joukossa voi olla myös kotimaisia liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät elinkeinotoiminnassaan muita kuin omassa jäsenvaltiossaan rekisteröityjä aluksia, eikä myöskään se, että niiden toimijoiden joukkoon, joita järjestelmä suosii, voi kuulua muista jäsenvaltioista lähtöisin olevia liikenteenharjoittajia, jotka käyttävät elinkeinotoiminnassaan ensiksi mainitussa jäsenvaltiossa rekisteröityjä aluksia, koska ryhmä, jota suositaan, muodostuu pääasiallisesti tämän jäsenvaltion kansalaisista.

35 Edellä esitetystä ilmenee, että asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklassa jäsenvaltiota kielletään soveltamasta samanlaisten luotsipalvelujen osalta erilaisia taksoja sen mukaan, harjoittaako kyseisen jäsenvaltion ja toisen jäsenvaltion välisiä merikuljetuspalveluja tarjoava yritys – vaikka sen kotipaikka olisi kyseisessä jäsenvaltiossa – meriliikennettä aluksella, joka täyttää meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset, kun oikeus kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on varattu yksinomaan kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille.

36 Ammattikunta ja Italian hallitus ovat väärässä pyrkiessään perustelemaan erilaisia taksoja vesiliikenteen turvallisuuteen tai kansalliseen liikennepolitiikkaan ja ympäristönsuojeluun liittyvillä syillä. Vaikka kyseisten tavoitteiden otaksuttaisiin voivan olevan sellaisia, että niiden saavuttamiseksi valtio saa puuttua liikenteen alan toimintaan, sen tyyppisiä syrjiviä taksoja, jotka ovat kansallisessa tuomioistuimessa riidan kohteena, ei voida pitää välttämättöminä kyseisten tavoitteiden saavuttamiselle.

37 Näin ollen ensimmäiseen ja kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan 1 kohdan, jolla palvelujen tarjoamisen vapauden periaate ja erityisesti syrjintäkiellon periaate toteutetaan jäsenvaltioiden välisen meriliikenteen osalta, vastaista on, että jäsenvaltiossa sovelletaan samanlaisten luotsipalvelujen osalta erilaisia taksoja sen mukaan, harjoittaako kahden jäsenvaltion välisiä merikuljetuksia suorittava yritys meriliikennettä aluksella, joka täyttää meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset, kun oikeus kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on varattu yksinomaan kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille.

Kilpailusäännöt

38 Viidennen kysymyksen ensimmäisessä ja toisessa osassa kansallisen tuomioistuimen tarkoituksena on pääasiallisesti selvittää, kielletäänkö perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa ja 86 artiklassa se, että kansallinen viranomainen antaisi yritykselle, jolle on myönnetty yksinoikeus pakollisesti käytettävien luotsipalvelujen tarjoamiseen yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, mahdollisuuden soveltaa meriliikenneyritysten osalta erilaisia taksoja sen mukaan, suorittavatko yritykset jäsenvaltioiden välisiä vai kansallisella alueella sijaitsevien satamien välisiä kuljetuksia.

39 Tältä osin on aiheellista palauttaa mieliin, että valtio on myöntänyt pääasiassa vastaajana olevalle ammattikunnalle yksinoikeuden luotsipalvelujen, joiden käyttö on pakollista, tarjoamiseen Genovan satamassa.

40 Yrityksen, jolla on lakisääteinen monopoli yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, voidaan katsoa olevan perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetussa määräävässä markkina-asemassa (katso 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, sekä edellä mainitun tuomion Merci convenzionali porto di Genova 14 kohta).

41 Relevantit markkinat ovat luotsipalvelujen markkinat Genovan satamassa. Kun otetaan huomioon etenkin kyseisen sataman liikennemäärät ja sen merkitys kyseisen jäsenvaltion koko meritse tapahtuvalle tuonnille ja viennille, kyseisten markkinoiden voidaan katsoa muodostavan yhteismarkkinoiden merkittävän osan (katso edellä mainitun tuomion Merci convenzionali porto di Genova 15 kohta).

42 On vielä syytä täsmentää, että pelkästään se, että luodaan määräävä markkina-asema myöntämällä yksinoikeuksia perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla, ei sinänsä ole ristiriidassa perustamissopimuksen 86 artiklan kanssa.

43 Jäsenvaltio rikkoo kuitenkin näihin kahteen määräykseen sisältyviä kieltoja, jos se yrityksen vahvistamat taksat hyväksymällä saa yrityksen käyttämään väärin määräävää asemaansa esimerkiksi niin, että tämä soveltaa kauppakumppaniensa samankaltaisiin suorituksiin erilaisia ehtoja perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan c alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

44 Koska syrjivät menettelytavat, joihin ennakkoratkaisupyyntöä koskevassa päätöksessä viitataan, vaikuttavat kahden jäsenvaltion välisiä kuljetuksia suorittaviin yrityksiin, ne ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

45 Näin ollen viidennen kysymyksen ensimmäiseen ja toiseen osaan on vastattava, että perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa ja 86 artiklassa kielletään se, että vahvistamalla sellaisen yrityksen määrittämät taksat, jolle on myönnetty yksinoikeus pakollisesti käytettävien luotsipalvelujen tarjoamiseen yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, kansallinen viranomainen saa tämän yrityksen soveltamaan meriliikenneyritysten osalta erilaisia taksoja sen mukaan, suorittavatko yritykset jäsenvaltioiden välisiä vai kansallisella alueella sijaitsevien satamien välisiä kuljetuksia, siltä osin kuin tämä vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Oikeudenkäyntikulut

46 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ranskan ja Italian hallituksille 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 oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Tribunale di Genovan 14.12.1992 tekemällään päätöksellä sille esittämät kysymykset seuraavasti:

1) **Asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan 1 kohdan, jolla palvelujen tarjoamisen vapauden periaate ja erityisesti syrjintäkiellon periaate toteutetaan jäsenvaltioiden välisen meriliikenteen osalta, vastaista on, että jäsenvaltiossa sovelletaan samanlaisten luotsipalvelujen osalta erilaisia taksoja sen mukaan, harjoittaako kahden jäsenvaltion välisiä merikuljetuksia suorittava yritys meriliikennettä aluksella, joka täyttää meriliikenteen kabotaasin harjoittamiselle asetetut edellytykset, kun oikeus kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on varattu yksinomaan kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiville aluksille.**

2) **ETY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa ja 86 artiklassa kielletään se, että vahvistamalla sellaisen yrityksen määrittämät taksat, jolle on myönnetty yksinoikeus pakollisesti käytettävien luotsipalvelujen tarjoamiseen yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, kansallinen viranomainen saa tämän yrityksen soveltamaan meriliikenneyritysten osalta erilaisia taksoja sen mukaan, suorittavatko yritykset jäsenvaltioiden välisiä vai kansallisella alueella sijaitsevien satamien välisiä kuljetuksia, siltä osin kuin tämä vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.**

Due Mancini Moitinho de Almeida

Diez de Velasco Edward Kakouris

Joliet Schockweiler Rodríguez Iglesias

Grévisse Zuleeg Kapteyn Murray

Julistettiin Luxemburgissa 17 päivänä toukokuuta 1994.

R. Grass
kirjaaja

O. Due
presidentti