JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
NIAL FENNELLY
22 päivänä tammikuuta 1998 *

I Johdanto

1. Tässä tapauksessa yhteisöjen tuomioistuinta on jälleen kerran pyydetty arvioimaan Italian satamalainsäädännön yhteensoveltuvuutta perustamissopimuksen tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja palveluiden tarjoamisen vapautta sekä kilpailua koskevien määräyksien kanssa. Ennakkoratkaisupyyntö kohdistuu yhteisöihin, joilla on yksinoikeudet kahdessa Italian merkittävimmistä Välimeren satamista ja joiden kiinnittymispalveluita meriliikennettä harjoittavien yritysten on niissä käytettävä. Erityisesti on tuotu esiin, että perityt maksut olisivat ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa.

II Asian oikeudellinen ja tosiasiallinen tausta

A *Asian tosiasiaperusta ja asian käsittelyn vaiheet kansallisessa tuomioistuimessa*

2. Corsica Ferries France SA (jäljempänä Corsica Ferries tai kantaja) on Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka on 1.1.1994 lähtien huolehtinut meriliikennettä harjoittavana yrityksenä säännöllisestä linjaliikenteestä tavaroiden ja matkustajien kuljettamiseksi Korsikan eri satamien ja muun muassa Italian La Spezian ja Genovan satamien välillä. Tähän tarkoitukseen yhtiö on käyttänyt neljää ro-ro-lauttaa, [1] jotka Jerseyhyn sijoittautunut yhtiö on aikarahdannut ja jotka purjehtivat Panaman lipun alla. [2]

3. Corsica Ferries oli 1.1.1994 ja 29.2.1996 välisenä aikana merenkulkusäännösten nojalla velvollinen maksamaan Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl:lle 669 838 425 Italian liiran (ITL) ja Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl:lle [3] 188 472 802 ITL:n suuruiset summat vastikkeena näiden yhteisöjen sille Genovan ja La Spezian satamissa tarjoamista kiinnittymispalveluista yhtiön lauttojen käydessä näissä satamissa. Koska kantaja katsoi kiinnittymispalveluiden käyttöpakon

* Alkuperäinen kieli: englanti.

1 — Alukset ovat siten nykyaikaisia autolauttoja, jotka on suunniteltu niin, että ajoneuvot ajetaan matkan alkaessa niihin suoraan sisään ja matkan päättyessä suoraan ulos.

2 — Sekä rahtaaja Tourship Ltd että Corsica Ferries ovat Tourship SA:n omistuksessa. Tämä yhtiö on sijoittautunut Luxemburgiin.

3 — Yhteisöjä kutsutaan jäljempänä mukavuussyistä yhteisesti "kiinnittymispalveluyhteisöiksi". Silloin kun ne on pystyttävä erottamaan toisistaan, niistä ensimmäistä kutsutaan "Genovan kiinnittymispalveluyhteisöksi" ja jälkimmäistä "La Spezian kiinnittymispalveluyhteisöksi".

olevan ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa, se liitti maksusuorituksiinsa varauman, jossa se kiisti maksujen laillisuuden ja ilmoitti, että se saattaisi myöhemmin vaatia näiden maksujen palauttamista.

4. Corsica Ferries teki 2.7.1996 Tribunale di Genovalle Italian *Codice di procedura civile*n (laki oikeudenkäyntimenettelystä riita-asioissa) 633 §:n ja sitä seuraavien lainkohtien perusteella hakemuksen, jolla se vaati edellä mainittujen summien suuruisten maksamismääräysten antamista kummallekin kiinnittymispalveluyhteisölle sekä yhteisvastuullisesti edellä mainittujen tahojen kanssa maksujen koko määrän suuruisen maksamismääräyksen antamista Ministero dei Trasporti e della Navigazionelle (Italian liikenne- ja merenkulkuministeriö); näihin kaikkiin summiin oli lisättävä niiden pääomamäärille laskettavat korot. Kantaja katsoi maksujen olevan lakiin perustumattomia, koska kantaja ei ollut pyytänyt sille tarjottuja palveluja ja koska maksujen periminen loukkasi yhteisön oikeuden periaatteita palvelujen tarjoamisen vapaudesta ja tavaroiden vapaasta liikkuvuudesta. Kantaja väitti, että pakottavan kansallisen lainsäädännön puuttumisesta huolimatta maksutaksat olivat tosiasiassa sitovia. Edelleen kantaja esitti, että satamaviranomaiset tekivät kiinnittymispalveluyhteisöille helpommaksi niiden yksinoikeuksien väärinkäytön kyseisissä satamissa hyväksymällä näiden yhteisöjen itsensä laatimat maksutaksat ja että nämä viranomaiset olivat siten vastuussa perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan rikkomisesta.

5. Kansallinen tuomioistuin katsoi seuraavat seikat selvitetyiksi:

a) 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 [4] nojalla siten kuin yhteisöjen tuomioistuin on tulkinnut sitä asiassa C-18/93, Corsica Ferries, 17.5.1994 antamassaan tuomiossa, [5] liikenneyrityksen käyttämien alusten rekisteröintipaikalla ja sillä, minkä valtion lipun alla ne purjehtivat, ei ole asiassa merkitystä;

b) yhteisön oikeuden mukaan lakisääteisesti pakollisista palveluistakin perittävien maksujen täytyy olla oikeassa suhteessa todellisuudessa tarjottuun palveluun; [6]

c) se seikka, että jäsenvaltion lainsäädännössä vaaditaan yrityksiä turvautumaan paikallisen yrityksen yksinoikeuden haltijana tarjoamiin palveluihin, muodostaa tuonnin esteen; [7]

4 — EYVL 1986, L 378, s. 1.

5 — Asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994 (Kok. 1994, s. I-1783, 29 kohta).

6 — Tässä yhteydessä viitataan yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-71/91 ja C-178/91, Ponente Carni ja Cispadana Costruzioni, 20.4.1993 antamaan tuomioon (Kok. 1993, s. I-1915).

7 — Tämän kannanoton tueksi viitataan yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa C-277/91, C-318/91 ja C-319/91, Ligur Carni ym., 15.12.1993 antamaan tuomioon (Kok. 1993, s. I-6621).

d) jäsenvaltio rikkoo yhteisön kilpailusääntöihin sisältyviä kieltoja, jos 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; [8]

e) yhteisön oikeuden mukaan jäsenvaltioiden on korvattava yhteisön oikeutta rikkomalla yksityisille aiheuttamansa vahingot. [9]

6. Kansallinen tuomioistuin on myös katsonut ensiksikin, että johonkin jäsenvaltioon sijoittautunut, toiseen jäsenvaltioon säännöllistä linjaliikennettä harjoittava merenkulkuyritys tarjoaa palveluja, "jotka ovat jo luonnostaan valtioiden rajat ylittäviä", toiseksi, että kiinnittymispalveluyhteisöt, joille hallintoviranomaiset ovat myöntäneet yksinoikeuden pakollisten kiinnittymispalvelujen tarjoamiseen Genovan ja La Spezian satamissa, ovat perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä, sekä lopuksi, että nämä satamat ovat "alueita, jotka muodostavat yhteismarkkinoiden merkittävän osan".

B *Kansallisen tuomioistuimen päätös ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä*

i) Kansallinen lainsäädäntö

7. Kansallinen tuomioistuin kuvailee kiinnittymispalveluiden (l'attività di ormeggio) tarkoittavan "satamaan saapuneen aluksen kiinnittämistä sille satama-altaassa osoitetulle paikalle asianmukaisia köysiä ja kaapeleita käyttäen". [10] Se huomauttaa, että *Codice della Navigazione* (Italian merenkulkulaki, jäljempänä laki) [11] ei sisällä tätä toimintaa koskevia säännöksiä, lukuun ottamatta 116 §:n 4 momenttia, jonka mukaan "kiinnittymispalvelujen tarjoajat kuuluvat satamapalveluihin määrättyyn henkilöstöön". Kansallinen tuomioistuin kuitenkin toteaa kiinnittymispalveluja koskevien säännösten sisältyvän *Regolamento di Esecuzione al Codice di Navigazionen* (merenkulkuasetus,

8 — Tässä yhteydessä viitataan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, 10.12.1991 antamaan tuomioon (Kok. 1991, s. I-5889).

9 — Kansallinen tuomioistuin viittaa yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyssä asioissa C-6/90 ja C-9/90, Francovich ym., 19.11.1991 antamaan tuomioon (Kok. 1991, s. I-5357) sekä yhdistetyissä asioissa C-46/93 ja C-48/93, Brasserie du pêcheur ja Factortame, 5.3.1996 antamaan tuomioon (Kok. 1996, s. I-1029).

10 — Tämän kuvauksen asianmukaisuus on painokkaasti kiistetty yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyissä huomautuksissa, erityisesti kiinnittymispalveluyhteisöjen huomautuksissa (ks. etenkin tämän ratkaisuehdotuksen 38 kohta).

11 — Kuninkaallinen asetus nro 337, 30.3.1942.

jäljempänä asetus) 208—214 §:ään. Kansallinen tuomioistuin lausuu tästä seuraavasti:

"Tässä asetuksessa, joka on luonteeltaan hallintotoimi, määritetään kiinnittymispalvelutoiminnan erityisesti rekisteröidyille harjoittajille asetetut tekniset ja ammatilliset vaatimukset, satamapäällikön toimivalta näiden palveluiden tarjonnan sääntelyyn sekä näiden palvelujen tarjontajärjestelyt."

Kansallinen tuomioistuin katsoo, ettei missään laissa tai asetuksessa ole säädetty eikä hallinnollisestikaan määrätty kiinnittymispalveluita pakollisiksi, sekä toteaa, että "asetuksen 212 §:ssä tarkoitetut maksutaksat vahvistaa merenkulkualueen päällikkö", "toisin sanoen hallinnollinen viranomainen". [12]

8. Sekä Genovan että La Spezian satamassa kiinnittymispalveluja tarjoaa yksi ainoa yritys. Kansallinen tuomioistuin toteaa, että Genovan kiinnittymispalveluyhteisö perustettiin Consorzio Autonomo del Porto di Genovan (Genovan sataman itsehallintoyhteisö, jäljempänä CAP) johtajan alusten satamaan pääsyä ja lähtöä satamasta koskevan sääntelyn hyväksymisestä 1.6.1953 antamalla määräyksellä nro 759. Vaikka CAP:n johtajan 1.3.1972 antaman määräyksen nro 2 13 §:n 1 momentissa määrätään, että "alusten ohjaamisessa satamaan pääsyä ja lähtöä satamasta varten *voidaan* turvautua niiden yritysten palveluihin, joiden tehtäväksi on osoitettu satamaanpääsypalveluiden tarjoaminen", sen 2 momentissa silti määrätään, että "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 Genovan kiinnittymispalveluyhteisön palveluiden käyttäminen on tällä tavoin *tosiasiallisesti* tehty pakolliseksi. La Spezian sataman osalta kansallinen tuomioistuin sitä vastoin huomauttaa, että La Spezian merenkulkualueen päällikön 16.7.1968 antaman määräyksen nro 20 2 §:n mukaan turvautuminen La Spezian kiinnittymispalveluyhteisön palveluihin on pakollista aluksille, joiden bruttovetoisuus on suurempi kuin 500 tonnia. [14]

9. Merenkulkualueen päällikön ja hallinnollisen viranomaisen aseman suhteen asetuksen 212 §:n mukaisena maksutaksan vahvistajana (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 7 kohta) kansallinen tuomioistuin toteaa, että vaikka "laissa ei määritellä niitä perusteita, joita noudattaen hallinnollisen viranomaisen on vahvistettava maksutaksa", ne on toisinaan "vahvistettu sen jälkeen, kun alan yritykset ovat sopineet niistä keskenään, ja saatettu

12 — Seuraavasta käy ilmi, että yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyissä huomautuksissa kiistetään nämä näkemykset siitä, kuka tosiasiassa vastaa maksutaksojen vahvistamisesta; ks. tämän ratkaisuehdotuksen 49 ja 50 kohta.

13 — Nämä lainaukset kursivointeineen ovat peräisin ennakkoratkaisupyynnöstä.

14 — La Spezian kiinnittymispalveluyhteisön yksinoikeus näiden palvelujen tarjoamiseen on tehokkaasti varmistettu kyseisen määräyksen nro 20 25 §:llä, jossa lain 1174 §:ään viitaten määrätään kiinnittymispalvelutoimien suorittaminen rangaistavaksi, jos "[kiinnittymispalveluyhteisön] palveluksessa olevia henkilöitä" ei käytetä.

sitten täytäntöönpanokelpoisiksi hallintopäätöksin — — ". [15]

ii) Ennakkoratkaisupyyntö

10. Ottaen huomioon kiinnittymispalveluyhteisöjen yksinoikeuksien luonteen, näiden yhteisöjen tarjoamien palvelujen käytön pakollisuuden sekä niiden maksutaksojen vahvistamismenettelyn ja maksujen kantotavan, kansallinen tuomioistuin on ennakollisesti todennut, että puheena olevat säännökset, määräykset ja hallinnolliset käytännöt "ovat 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". Tämän johdosta tuomioistuin on päättänyt esittää yhteisöjen tuomioistuimelle perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla 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?"

15 — Esimerkkinä tästä kansallinen tuomioistuin viittaa CAP:n johtajan 12.8.1991 antamaan määräykseen nro 1074.

III Huomautukset

11. Corsica Ferries, kiinnittymispalveluyhteisöt, Italian tasavalta ja komissio ovat esittäneet asiasta kirjalliset ja suulliset huomautuksensa.

IV Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

12. Kiinnittymispalveluyhteisöt ja Italia ovat kirjallisissa huomautuksissaan esittäneet varauksia nyt esillä olevan ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamisen suhteen. Ne väittävät ennen kaikkea, että asian ratkaisun tosiasiaperustasta esitetty yksityiskohtainen kuvaus ei erityisesti kiinnittymispalveluyhteisöjen tarjoamien palvelujen ja kansallisen oikeusjärjestyksen sisällön osalta anna yhteisöjen tuomioistuimelle riittävää mahdollisuutta hyödyllisen vastauksen antamiseen. Italia viittaa yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-157/92, Banchero, 19.3.1993 antamaan määräykseen [16] sekä painottaa asian oikeudellista ja tosiasiaperustaa koskevan yksityiskohtaisen ja kattavan selvityksen erityistä merkitystä silloin, kun ennakkoratkaisukysymykset koskevat monitahoisia asetelmia, kuten nyt esillä olevassa asiassa yhteisön kilpailusääntöjen soveltamista. Kiinnittymispalveluyhteisöt väittävät myös, että Corsica Ferriesin toimenpiteet sen pannessa kansallisessa tuomioistuimessa vireille *Codice di procedura civile*n 633 §:ssä tarkoitetun summaarisen menettelyn ovat saaneet kansallisen tuomioistuimen esittämään yhteisöjen tuomioistuimelle oikeudellisesta ja tosiasiallisesta tilanteesta yksipuolisen ja keinotekoisen kuvan. Ne korostavat, että myöskään kansallisen lain tämän menettelyn käytölle asettamat, erityisesti selvän saatavan olemassaoloa koskevat vaatimukset eivät nyt ole täyttyneet, koska Corsica Ferries joka tapauksessa sai hyväkseen tiettyjä palveluita siitä riippumatta, miten niistä perittyihin maksuihin olisi suhtauduttava. Vaikka yhteisöjen tuomioistuin siis vastaisi sille esitettyihin kysymyksiin Corsica Ferriesille myönteisin tavoin, kansallisella tuomioistuimella ei suoraan tämän nojalla olisi oikeutta määrätä suoritettuja maksuja palautettaviksi. Kiinnittymispalveluyhteisöt väittävät siten, että ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevalle oikeudenkäynnille koituva hyöty on kyseenalainen erityisesti Ministero dei Trasporti e della Navigazionen osalta; vaikka Corsica Ferriesin yhteisön oikeuteen perustuvat aineellisoikeudelliset vaatimukset hyväksyttäisiinkin, näiden yhteisöjen mielestä kyseistä ministeriötä ei suoraan jäsenvaltion vahingonkorvausvastuuta koskevan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella voida velvoittaa maksamaan takaisin *kaikkia* Corsica Ferriesiltä perittyjä maksuja. [17]

13. Komissio toisaalta katsoo ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamisen edellytysten täyttyvän. Sen näkemyksen mukaan yhteisöjen tuomioistuin on jo edellä mainitussa asiassa Corsica Ferries antamansa tuomion 12 kohdassa periaatteessa ratkaissut kysymyksen siitä, onko kansallisella tuomioistuimella oikeus ennakkoratkaisupyynnön esittämiseen *Codice di procedura civile*n 633 §:n kaltaisessa summaarisessa menettelyssä. Suullisessa käsittelyssä komissio painotti yhteisöjen tuomioistuimen joka

16 — Kok. 1993, s. I-1085.

17 — Ks. edellä alaviite 9.

tapauksessa saaneen sille esitetyistä huomautuksista riittävästi tietoa hyödyllisten vastausten antamiseen sille esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin. Corsica Ferries taas esitti suullisessa käsittelyssä, että ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyssä päätöksessä annetaan riittävän yksityiskohtainen selvitys kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian oikeudellisesta ja tosiasiaperustasta.

14. Nyt esillä olevan tapauksen olosuhteissa yhdyn komission näkemykseen siitä, että yhteisöjen tuomioistuimen erityisesti asiassa Corsica Ferries antaman tuomion 12 kohdassa toteamasta periaatteesta seuraa, että kansallisella tuomioistuimella on oikeus ennakkoratkaisupyynnön esittämiseen *Codice di procedura civilen* 633 §:n kaltaisessa summaarisessa menettelyssä. Hyväksyn julkisasiamies Van Gervenin viimeksi mainitussa asiassa esittämässä ratkaisuehdotuksessa ilmaistun näkemyksen, että "ennakkoratkaisumenettelyn taustalla oleva perusfilosofia" [18] on, kuten yhteisöjen tuomioistuin on toistuvasti todennut, että tämä menettely on "yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyön väline, jonka avulla yhteisöjen tuomioistuin esittää kansallisille tuomioistuimille ne yhteisön oikeuden tulkintaan liittyvät seikat, joita ne tarvitsevat ratkaistakseen niiden käsiteltäviksi saatetut asiat". [19]

15. Yhteisöjen tuomioistuin totesi niinkin varhain kuin vuonna 1971 asiassa Politi vastaan Italia 14.12.1971 antamassaan tuomiossa, [20] että summaarisissakin oikeudenkäyntimenettelyissä on oikeus tehdä ennakkoratkaisupyyntöjä; tämän kantansa yhteisöjen tuomioistuin vahvisti kolme vuotta myöhemmin asiassa Birra Dreher 21.2.1974 antamassaan tuomiossa. [21] Näitä ratkaisuja tehtäessä yhteisöjen tuomioistuimen suhtautuminen perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisiin ennakkoratkaisupyyntöihin oli vapaamielisempää ja joustavampaa. Toimivaltaan ennakkoratkaisupyyntöjen tekemiseen oikeudenkäyntimenettelyn summaarisessa vaiheessa liittyy silti eräs periaatteellinen kysymys, vaikka yhteisöjen tuomioistuin ei olekaan antanut ymmärtää kantansa muuttamiseen olevan syytä. Asiassa Simmenthal 28.6.1978 antamastaan tuomiosta lähtien yhteisöjen tuomioistuin on myöntänyt "hyvän oikeudenhoidon" saattavan edellyttää, että ennakkoratkaisupyyntö tehtäisiin vasta, "kun molempia osapuolia on kuultu". [22] Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin aina todennut, että "on yksin kansallisen tuomioistuimen asiana arvioida tällaisen menettelyn tarpeellisuutta". [23] Yhteisöjen tuomioistuin on sitä vastoin uudelleen vahvistanut kantansa edellä mainitussa asiassa Corsica Ferries, joka koski Tribunale di Genovan Corsica Ferriesin vireille panemassa *Codice di procedura civilen* 633 §:n mukaisessa menettelyssä tekemää ennakkoratkaisupyyntöä lausuessaan tuomionsa 12 kohdassa, ettei 177 artiklassa

"— — aseteta sellaista edellytystä asian saattamiselle yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, että menettelyn, jonka yhteydessä kansallinen tuomioistuin esittää ennakkoratkaisukysymykset, olisi oltava kontradiktorinen, vaikka tällainen menettely saattaa osoittautua hyvän oikeudenhoidon vaatimaksi."

18 — Ks. ratkaisuehdotuksen 9 kohta.

19 — Ks. esim. yhdistetyissä asioissa C-297/88 ja C-197/89, Dzodzi, 18.10.1990 annettu tuomio (Kok. 1990, s. I-3763, 33 kohta).

20 — Asia 43/71 (Kok. 1971, s. 1039, tuomion 3 ja 4 kohta).

21 — Asia 162/73, Birra Dreher v. Amministrazione delle Finanze dello Stato (Kok. 1974, s. 201, tuomion 2 ja 3 kohta).

22 — Asia 70/77, Simmenthal v. Amministrazione delle Finanze dello Stato (Kok. 1978, s. 1453, 10 kohta). Ks. myös edellä alaviitteessä 7 mainitut yhdistetyt asiat Ligur Carni, tuomion 15 ja 16 kohta sekä julkisasiamies Darmonin tähän asiaan esittämän ratkaisuehdotuksen 12— 14 kohta.

23 — Ks. edellä alaviitteessä 22 mainittu asia Simmenthal, tuomion 11 kohta ja edellä alaviitteessä 7 mainitut yhdistetyt asiat Ligur Carni, tuomion 16 kohta.

Tämä kannanotto ei jätä lainkaan tilaa epäilyksille sen suhteen, että kansallisilla tuomioistuimilla on lähtökohtaisesti toimivalta ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen oikeudenkäyntimenettelyn summaarisessa vaiheessa.

16. Tästä ei kuitenkaan automaattisesti seuraa, että summaarisessa oikeudenkäyntimenettelyssä olisi aina oikeus ennakkoratkaisupyynnön tekemiseen. Eri asioissa ilmenneitä erityiskysymyksiä ratkaistessaan yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt useita tilanteita, joissa se ei katso olevansa toimivaltainen. Nimenomaan nyt esillä olevan tapauksen kannalta yhteisöjen tuomioistuin on viime vuosina — julkisasiamies Jacobsin asiassa Leur-Bloem esittämää ratkaisuehdotusta lainatakseni — "korostanut enemmän tarvetta antaa tuomio asian taustalla olevien tosiseikkojen perusteella ja on siten ollut ankarampi vaatiessaan kansallisia tuomioistuimia selkeästi selvittämään ne tosiseikat ja oikeudelliset näkökohdat, jotka ovat perustana esitettäville ennakkoratkaisukysymyksille". [24]

17. Harkitessaan ennakkoratkaisupyynnön tekemistä summaarisessa oikeudenkäyntimenettelyssä kansallisten tuomioistuinten tulisi mielestäni kiinnittää huomiota siihen, että asian täsmällinen tosiasia- ja oikeudellinen perusta on usein määritettävissä vain kuulemalla myös sen toista osapuolta. Silloin kun ennakkoratkaisupyyntö tehdään summaarisessa oikeudenkäyntimenettelyssä, vastaajalla lisäksi on ensimmäinen tilaisuus esittää omat käsityksensä asiasta vasta yhteisöjen tuomioistuimessa, mistä saattaa aiheutua todellinen vaara siitä, että vastaaja tuo asian käsittelyssä esiin sellaisia sekä asian tosiasiaperustaa että kansallisen lainsäädännön sisältöön liittyviä kysymyksiä, joita ei ole tarkasteltu kansallisessa oikeudenkäyntimenettelyssä, jolloin yhteisöjen tuomioistuin joutuu suuriin vaikeuksiin. Asiassa Union laitière normande yhteisöjen tuomioistuin painotti 12.7.1979 antamassaan tuomiossa, että "yhteisön oikeuden tulkitsemiseksi kansallisen tuomioistuimen kannalta hyödyllisin tavoin on välttämätöntä määrittää ne oikeussäännöt, joihin yhteisön oikeuden pyydetty tulkinta liittyy". [25] Yhteisöjen tuomioistuin viittasi näihin perustelulausumiinsa kaksi vuotta myöhemmin yhdistetyissä asioissa Irish Creamery Milk Suppliers Association vastaan Irlanti 10.3.1981 antamassaan tuomiossa; näissä asioissa High Court of Ireland kohdisti ennakkoratkaisukysymyksensä nimenomaisesti siihen, onko toimivalta ennakkoratkaisupyynnön tekemiseen käytettävissä siten, että pyydetään ennakkoratkaisua tulkintakysymyksistä ennen asian tosiasiaperustan selvittämistä. [26] Viitaten edellä mainitussa asiassa Union laitière normande antamassaan tuomiossa lausumaansa yhteisöjen tuomioistuin totesi seuraavaa: [27]

"Tästä näkökulmasta saattaisi joissakin olosuhteissa olla asianmukaista määrittää esillä olevan asian tosiasiaperusta ja ratkaista asiaan liittyvät puhtaasti kansallisen oikeuden soveltamisongelmat ennen ennakkoratkaisupyynnön tekemistä yhteisöjen tuomioistuimelle, jotta tällä olisi mahdollisuus saada tietoonsa kaikki ne tosiseikat ja oikeudelliset näkökohdat, joilla saattaa olla merkitystä siltä pyydetyssä yhteisön oikeuden tulkinnassa."

24 — Ks. julkisasiamies Jacobsin 17.9.1996 antama yhdistetty ratkaisuehdotus asiassa C-28/95, Leur-Bloem v. Inspecteur der Belastingdienst/Ondernemingen Amsterdam sekä asiassa C-130/95, Bernd Giloy v. Hauptzollamt Frankfurt am Main-Ost. Yhteisöjen tuomioistuin antoi näissä asioissa 17.7.1997 kaksi erillistä tuomiota (Kok. 1997, s. I-4161 ja s. I-4291).

25 — Asia 244/78, Union laitière normande v. French Dairy Farmers (Kok. 1979, s. 2663, 5 kohta).

26 — Yhdistetyt asiat 36/80 ja 71/80 (Kok. 1981, s. 735, 6 ja 7 kohta).

27 — Edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 6 kohta.

18. Yhteisöjen tuomioistuin kuitenkin välittömästi tämän jälkeen painotti seuraavaa:

"[E]dellä esitetyt näkökohdat eivät rajoita kansallisen tuomioistuimen harkintavallan käyttöä; yksinomaan kansallisella tuomioistuimella on välitön tieto asian tosiasiaperustasta ja asianosaisten argumenteista, sen on vastattava asian lopullisesta ratkaisemisesta ja sillä on näin ollen parhaat mahdollisuudet arvioida, missä asian käsittelyn vaiheessa yhteisöjen tuomioistuimen ennakkoratkaisu on tarpeen."

19. Yleisesti on hyväksytty lähtökohdaksi julkisasiamies Lenzin asiassa Bosman [28] esittämässään ratkaisuehdotuksessa paljastamalle yhteisöjen tuomioistuimen ankarammalle lähestymistavalle, jonka mukaan vaaditaan kattavan selvityksen esittämistä asian oikeudellisesta ja tosiasiaperustasta, yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa Telemarsicabruzzo ym. 26.1.1993 antama tuomio. [29] Tuossa asiassa yhteisöjen tuomioistuin ilmeisesti hyväksyi julkisasiamies Gulmannin ehdotuksen "hiukan tiukemmasta lähestymistavasta". [30] Yhteisöjen tuomioistuin ei näin ollen tyytynyt pelkästään toistamaan kantaansa "oikeudellisten ja tosiasiaperusteiden" täsmentämisen tarpeesta, vaan jatkoi toteamalla, että tehtyyn ennakkoratkaisupyyntöön ei ollut tarvetta vastata. Tuosta tuomiostaan kuluneiden runsaan viiden vuoden aikana yhteisöjen tuomioistuin on, usein määräyksellään, jättänyt tutkimatta useita kansallisten tuomioistuinten tekemiä ennakkoratkaisupyyntöjä. [31] Edellä mainitussa asiassa Banchero antamassaan määräyksessä, johon Italia nojautuu, yhteisöjen tuomioistuin toisti nyttemmin hyvin tunnetun lausumansa siitä, että "yhteisön oikeuden tulkitsemiseksi kansallisen tuomioistuimen kannalta hyödyllisin tavoin tämän tuomioistuimen on välttämätöntä määrittää esittämiinsä kysymyksiin liittyvät tosiasiat ja oikeussäännöt tai ainakin selostaa ne tosiseikkoja koskevat lähtökohdat, joihin nämä kysymykset perustuvat". [32]

20. Esitettäessä asia lyhyesti, lähtökohtainen oikeus ennakkoratkaisupyynnön tekemiseen ei merkitse sitä, että yhteisöjen tuomioistuin aina pystyisi vastaamaan sille tehtyihin ennakkoratkaisukysymyksiin. Kun otetaan huomioon 177 artiklan taustalla olevat tavoitteet, painottaisin kuitenkin aina, että yhteisöjen tuomioistuimen tulisi kieltäytyä

28 — Asia C-415/93, tuomio 15.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4921, ratkaisuehdotuksen 73 kohta).

29 — Yhdistetyt asiat C-320/90, C-321/90 ja C-322/90 (Kok. 1993, s. I-393). Bernard ja Sharpston ovat kuitenkin tuoreessa laajahkossa artikkelissaan "The Changing Face of Article 177 References", (1997), 34 *Common Market Law Review*, s. 1113— 1171, yksilöineet asian C-286/88, Falciolo (Kok. 1990, s. I-191) yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön viimeaikaisen kehityksen todelliseksi lähtökohdaksi arvioitaessa tuomioistuimen lähestymistapaa sen 177 artiklan mukaiseen toimivaltaan.

30 — Edellisessä alaviitteessä mainittujen yhdistettyjen asioiden ratkaisuehdotuksen 20 kohta.

31 — Ks. esimerkiksi tästä asia C-386/92, Monin Automobiles, määräys 26.4.1993 (Kok. 1993, s. I-2049); asia C-378/93, La Pyramide, määräys 9.8.1994 (Kok. 1994, s. I-3999); asia C-458/93, Saddik, määräys 23.3.1995 (Kok. 1995, s. I-511); asia C-257/95, Bresle, määräys 2.2.1996 (Kok. 1996, s. I-233); asia C-307/95, Max Mara, määräys 21.12.1995 (Kok. 1995, s. I-5083); asia C-326/95, Banco de Fomento e Exterior, määräys 13.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1385); asia C-2/96, Sunino ja Data, määräys 20.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1543); asia C-101/96, Italia Testa, määräys 25.6.1996 (Kok. 1996, s. I-3081); asia C-191/96, Modesti, määräys 19.7.1996 (Kok. 1996, s. I-3937); asia C-196/96, Lahlou, määräys 19.7.1996 (Kok. 1996, s. I-3945) ja asia C-66/97, Banco de Fomento e Exterior, määräys 30.6.1997 (Kok. 1997, s. I-3757).

32 — Edellä alaviitteessä 16 mainitun määräyksen 4 kohta.

vastaamasta sille tehtyihin ennakkoratkaisukysymyksiin ainoastaan poikkeuksellisissa tilanteissa. [33] Yhteisöjen tuomioistuin useinkin muotoilee sille tehdyt ennakkoratkaisukysymykset uudelleen suunnatakseen vastauksensa esiin nostettuihin todella olennaisiin yhteisön oikeuden kysymyksiin, sekä myös pyrkii täydentämään kansallisen tuomioistuimen esittämiä tietoja viittaamalla asianosaisten ja komission (sekä toisinaan muiden yhteisön toimielinten) tai jäsenvaltioiden väliintulijoina esittämiin huomautuksiin. [34]

21. Edellä mainittua asiaa Corsica Ferries harkitessaan yhteisöjen tuomioistuin oli valmis hyväksymään ennakkoratkaisupyynnön tosiasiakuvauksen täydentämisen sille esitettyjen kirjallisten ja suullisten huomautusten sisältämillä tiedoilla. [35] Julkisasiamies Van Gerven [36] oli kuitenkin päätynyt siihen, että kansallisen lainsäädännön kuvauksen puutteellisuuden vuoksi ja kun *Codice di procedura civile*n 633 §:n mukaisen hakemuksen täytyi koskea selvää saatavaa, ainoastaan Genovan satamassa käytettyjen maksutaksojen syrjivyyteen kohdistuneiden ennakkoratkaisukysymysten tutkittaviksi ottamisen edellytykset täyttyivät. Yhteisöjen tuomioistuin noudatti pääosin hänen ehdotustaan. [37] Nyt esillä olevassa asiassa erityisesti vastaajien esittämät laajat kirjalliset huomautukset ovat tarjonneet yhteisöjen tuomioistuimelle runsaasti tietoa kiinnittymispalveluiden luonteesta ja asian kannalta merkityksellisistä Italian oikeussäännöistä. On vaikea torjua sitäkään mahdollisuutta, että päätöksellä ennakkoratkaisukysymysten tekemisestä oikeudenkäyntimenettelyn summaarisessa vaiheessa on ollut vaikutusta asian tosiasiaperustaan ja siihen sovellettavien oikeussääntöjen sisältöön liittyvään epävarmuuteen, jonka yhteisöjen tuomioistuin nyt joutuu kohtaamaan.

22. Erityisesti silloin, kun yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset antavat aiheen epäillä tehdyn ennakkoratkaisupyynnön saattavan sisältää epätäydellisen tai jopa virheellisen selvityksen kansallisen oikeuden asiassa merkityksellisistä säännöksistä, yhteisöjen tuomioistuin on hyvin vaikeassa tilanteessa, koska se on lähtökohtaisesti sidottu kansallisen tuomioistuimen kyseiseen selvitykseen. [38] Jos tämä selvitys on olennaisilta osin puutteellinen, yhteisöjen tuomioistuimen on siis mahdollisesti annettava vastauksensa ennakkoratkaisukysymyksiin käytännössä olettamusten varaiselta tai teoreettiselta pohjalta. Yhteisöjen tuomioistuin on tosin aivan oikeutetusti aina kieltäytynyt vastaamasta puhtaasti hypoteettisiin ennakkoratkaisukysymyksiin. [39]

23. Nyt esillä olevassa tapauksessa on selvää, että ensimmäiset kaksi ennakkoratkaisukysymystä kohdistuvat nimenomaan maksutakso-

33 — Ks. tätä näkemystä tukevaa tuoretta yhteisöjen tuomioistuimen 5.6.1997 antamaa tuomiota asiassa C-105/94, Celestini v. Saar-Sektkellerei Faber (Kok. 1997, s. I-2971, 22 kohta). Tuossa asiassa esittämässäni ratkaisuehdotuksessa olen todennut (29 kohta), että yhteisöjen tuomioistuimen on "— — kieltäydyttävä vastaamasta ennakkoratkaisukysymyksiin ainoastaan sellaisessa tilanteessa, jossa on täysin selvää, että kohtuudella ei voida antaa mitään todella hyödyllistä vastausta".

34 — Ks. esim. asia C-334/95, Krüger, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4517, 23 kohta).

35 — Ks. edellä alaviitteessä 5 mainitun tuomion 13 kohta.

36 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitussa asiassa esitetyn ratkaisuehdotuksen 11 kohta ja ratkaisuehdotuksen 36 kohdan I osa.

37 — Yhteisöjen tuomioistuin hyväksyi komission näkemyksen kansallisessa tuomioistuimessa nostetun kanteen rajoitetusta luonteesta ja sen johdosta katsoi, että oli tarpeen vastata ainoastaan maksutaksojen väitettyä syrjivyyttä koskeneisiin ennakkoratkaisukysymyksiin.

38 — Ks. tältä osin asia C-352/95, Phytheron International, tuomio 20.3.1997 (Kok. 1997, s. I-1729, 11— 14 kohta).

39 — Ks. esim. asia 126/80, Salonia, tuomio 16.6.1981 (Kok. 1981, s. 1563, 6 kohta) ja edellä alaviitteessä 28 mainittu asia Bosman, tuomion 59 kohta.

jen yhteensoveltuvuuteen perustamissopimuksen 30 ja 59 artiklan kanssa. Tämä näyttäisi ilmenevän kantajan pääasiassa esittämästä vaatimuksesta kaikkien sen kiinnittymispalveluyhteisöille suorittamien maksujen korvaamisesta. Vastaajat väittävät mielestäni perustellusti, että koska ne ovat suorittaneet kantajalle palveluita, ne ovat joka tapauksessa oikeutettuja joihinkin maksuihin, ja että kantajan vaatimus ei näin ollen täytä *Codice di procedura civile*n 633 §:ssä asetettuja vaatimuksia. Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyn päätöksen perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että kansallinen tuomioistuin saattaa todella hyväksyä kantajan vaatimuksen, jos maksujen määräämisen perustan todetaan olevan ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa. Sellaisen ratkaisun vaikutuksia ja mahdollista ristiriitaa Italian oikeudenkäyntimenettelyä koskevan lainsäädännön vaatimusten kanssa on arvioitava tämän jäsenvaltion aineellisoikeudellisen ja menettelyllisen lainsäädännön kannalta.

24. Olen siis sitä mieltä, että kaikkien kansallisen tuomioistuimen tässä asiassa esittämien ennakkoratkaisukysymysten tutkittavaksi ottamisen edellytykset täyttyvät ja että yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi vastata niihin muilta kuin niiltä osin kuin edellä on todettu ennakkoratkaisupyynnössä esitetyt tiedot puutteellisiksi, kun otetaan huomioon yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt keskenään ristiriitaiset huomautukset. Ehdotan myös, että vastatessaan tehtyihin ennakkoratkaisukysymyksiin yhteisöjen tuomioistuin kiinnittäisi tuomiossaan huomiota niihin erityisiin vaikeuksiin, joita on aiheutunut tehtäessä ennakkoratkaisupyyntöjä asian toista osapuolta kuulematta tai summaarisissa menettelyissä, 177 artiklan mukaisen menettelyn tuloksellisuuden turvaamisen yhteydessä, jotta tämä menettely säilyisi tehokkaana yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisen yhteistyön välineenä.

V Asian tarkastelu

A *Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys*

i) Johdanto

25. Ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii ennen kaikkea selvittämään erityisesti edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Ligur Carni annettuun tuomioon nähden, onko perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa yhteensoveltuvana pidettävä Italian lainsäädäntöä tai hallinnollisia määräyksiä, joissa edellytetään muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden, meriliikennettä harjoittavien yritysten, jotka haluavat saapua aluksillaan Italian satamiin, turvautuvan paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen palveluihin. Tämä ennakkoratkaisukysymys käsittää toisenkin näkökulman, vaikka sitä ei ole nimenomaisesti tuotukaan esiin: onko 30 artiklan kanssa yhteensoveltuvana pidettävä yhdistelmää, joka koostuu paikallisen yrityksen monopoliasemasta sekä vaatimuksesta maksaa tälle yritykselle palkkioita, jotka eivät välttämättä ole oikeassa suhteessa palvelujen todellisiin kustannuksiin ("versando a detta impressa corrispettiva anche sproporzionati rispetto al costo effettivo dei servizi resi").

ii) Huomautukset

26. Kantaja esittää, että kiinnittymispalveluyhteisöille myönnettyjen yksinoikeuksien

seurauksena kantaja on velvollinen maksamaan merkittäviä summia palveluista, joista on ollut vain vähäistä tai ei ollenkaan hyötyä sille ja joiden arvokin on ollut enintään vähäinen. Kantaja tukeutuu yhteisöjen tuomioistuimen edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Ligur Carni antamaan tuomioon esittäessään, että koska se käyttää lauttojaan myös tavaroiden kuljettamiseen Ranskan Korsikasta Italiaan, paikallisille kiinnittymispalveluyhteisöille myönnetyt yksinoikeudet kohottavat muista jäsenvaltioista peräisin olevien tavaroiden maahantuonnin kustannuksia ja tekevät tämän tuonnin muutoinkin vaikeammaksi; sen johdosta kantaja katsoo puheena olevien kansallisten sääntöjen olevan perustamissopimuksen 30 artiklassa kielletty tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide. [40]

27. Kiinnittymispalveluyhteisöt esittävät, että 30 artiklan ja 59 artiklan soveltamisalojen välillä tarpeellinen ero hämärtyisi, jos 30 artiklan katsottaisiin soveltuvan kansallisiin sääntöihin, joita ei ole tarkoitettu sääntelemään tavaroiden kauppaa ja joilla ei ole muuta kuin täysin epäselviä, välillisiä tai satunnaisia vaikutuksia tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen. Tueksi näkemykselleen, että kuljetuspalveluiden tarjoamista koskevien säännösten ei voida katsoa kuuluvan 30 artiklan soveltamisalaan pelkästään sen tähden, että asianomainen kuljetuspalvelu kohdistuu tavaroihin, kiinnittymispalveluyhteisöt viittaavat yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Peralta ja asiassa Centro Servizi Spediporto antamiin tuomioihin sekä näitä asioita koskeviin julkisasiamies Lenzin ja julkisasiamies Léger'n ratkaisuehdotuksiin. [41] Tältä osin kiinnittymispalveluyhteisöt väittävät tarjoamiensa palveluiden kustannusten vaikuttavan maahantuotujen tavaroiden lopulliseen hintaan enintään 0,05 prosenttia. Vaihtoehtoisesti yhteisöt katsovat, että vaikka 30 artikla saattaa lähtökohtaisesti soveltua asiaan, yhteisöjen tuomioistuimen tulisi soveltaa yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithouard 24.11.1993 antamastaan tuomiosta [42] lähtien noudattamaansa linjaa ja todeta, että puheena olevilla kansallisilla säännöillä ei pyritä sääntelemään kauppaa eikä niissä oikeudellisesti tai tosiasiallisesti kohdella maahantuotuja ja kotimaisia tuotteita eri tavoin.

28. Myös komissio on sitä mieltä, että 30 artikla ei sovellu asiaan. Komission kirjallisissa huomautuksissa viitataan muun muassa edellä mainitussa asiassa Peralta annetun tuomion 24 kohtaan ja edellä mainitussa asiassa Centro Servizi Spediporto annetun tuomion 41 kohtaan sekä erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen kannanottoon, että sellaisen lainsäädännön, jossa ei kohdella kuljetettuja tavaroita niiden alkuperän johdosta eri tavoin, tarkoitus ei ole säännellä tavaroiden kauppaa muiden jäsenvaltioiden kanssa; tällaisen lainsäädännön tavaroiden vapaata liikkuvuutta mahdollisesti rajoittavat

40 — Vaikka Corsica Ferries ei nyt esillä olevassa tapauksessa näin olekaan pyrkinyt tekemään, voitaisiin väittää myös, että nämä toimenpiteet ovat ristiriidassa perustamissopimuksen 34 artiklan kanssa viennin määrällisiä rajoituksia vaikutuksiltaan vastaavina toimenpiteinä, koska Corsica Ferries oletettavasti kuljetti myös italialaisia vientituotteita autolautoillaan nyt puheena olevana ajanjaksona.

41 — Ks. asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994 (Kok. 1994, s. I-3453) ja asia C-96/94, Centro Servizi Spediporto, tuomio 5.10.1995 (Kok. 1995, s. I-2883). Kiinnittymispalveluyhteisöt viittaavat erityisesti julkisasiamies Léger'n asiassa Centro Servizi Spediporto esittämän ratkaisuehdotuksen 40 kohtaan, jossa hän viittasi julkisasiamies Lenzin kannanottoon tämän asiasta Peralta antaman ratkaisuehdotuksen 51 kohdassa ja hyväksyi tämän käsityksen; sen mukaan kyseisten määräysten soveltamisalojen erottelun pitäisi perustua siihen, että "kaikkien niiden tilanteiden, joissa tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittuminen on pelkkä heijastus palveluihin kohdistuvasta rajoituksesta", tulee katsoa kuuluvan perustamissopimuksen 59 artiklan soveltamisalaan.

42 — Yhdistetyt asiat C-267/91 ja C-268/91 (Kok. 1993, s. I-6097).

vaikutukset ovat liian satunnaisia ja välillisiä, jotta sillä asetetun velvollisuuden voitaisiin katsoa olevan omiaan rajoittamaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa.

iii) Kysymyksen tarkastelu

29. Olen samaa mieltä komission ja kiinnittymispalveluyhteisöjen kanssa. Perustamissopimuksen 30 artiklan soveltuminen kansallisiin toimenpiteisiin ei tietenkään riipu siitä, kuinka voimakkaasti se vaikuttaa kauppaan. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on selvää, että 30 artiklan osalta ei sovelleta mitään *de minimis* -sääntöä. [43] Siitä huolimatta yhteisöjen tuomioistuin on sekä ennen edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithouard antamaansa tuomiota että sen jälkeen johdonmukaisesti vaatinut, että erotuksetta kansallisiin ja maahantuotuihin tavaroihin soveltuvilla säännöillä tulee olla jonkinlaista suojaavaa vaikutusta, jotta kysymys olisi 30 artiklassa tarkoitetusta kaupan esteestä. Tätä voidaan havainnollistaa esimerkiksi edellä mainitussa asiassa Peralta ja edellä mainitussa asiassa Centro Servizi Spediporto annetuilla tuomioilla, joista edellinen koski meri- ja jälkimmäinen maantieliikenteen harjoittajiin vaikuttavia sääntöjä, joita silti sovellettiin kuljetettujen tavaroiden alkuperästä riippumatta. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että huolimatta tällaisten sääntöjen välillisistä tai seurannaisista vaikutuksista maahantuotujen tuotteiden kuljetuskustannuksiin nämä säännöt eivät lähtökohtaisesti kuuluneet 30 artiklan soveltamisalaan. Mielestäni näissä tuomioissa todetut periaatteet soveltuvat myös nyt esillä olevaan asiaan. Yleistä velvoitetta turvautua paikallisen kiinnittymispalveluyhteisön palveluihin aina, kun mihin tahansa jäsenvaltioon sijoittautunut kuljetusyritys antaa jollekin laivoistaan määräyksen saapua italialaiseen satamaan, ei lähtökohtaisesti ole pidettävä määrällistä rajoitusta vaikutukseltaan vastaavana toimenpiteenä.

30. Corsica Ferriesin vetoaminen sen mukaan nyt esillä olevaa tilannetta vastaavissa edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Ligur Carni annetussa tuomiossa tuoreen lihan kuljettajille asetettuun velvoitteeseen perustuu mielestäni väärinkäsitykseen. Vaikka nyt esillä olevassa tapauksessa tarkasteltujen sääntöjen tavoitteena on edellä mainittujen yhdistettyjen asioiden tavoin oikeuttaa ainoastaan palveluja suorittavat yritykset tarjoamaan niitä, asioiden samankaltaisuus päättyy tähän. Edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Ligur Carni esillä olleen italialaisen alueellisen oikeussäännön soveltamisala oli täsmällinen: kunnallinen lihankuljetus paikallisesta teurastamosta lopulliseen määränpäähänsä oli joko annettava paikallisen kuljetusyrityksen tehtäväksi tai suoritettava sen kuljetusyrityksen toimesta, joka oli vastuussa lihan tuomisesta tuohon kuntaan (joko muista osista Italiaa tai muista jäsenvaltioista) ja jonka täytyi maksaa tietty summa [paikalliselle] yritykselle asianomaisen toimiluvan haltijana. [44] Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tämä sääntö muodosti määrällistä rajoitusta vaikutukseltaan vastaavan toimenpiteen, koska sen seurauksena tavaroiden tuonnin kustannukset muista jäsenvaltioista kohosivat ja tuonti muodostui muutoinkin vaikeammaksi. [45] Nyt esillä olevassa tapauk-

43 — Ks. esim. asiassa 16/83, Prantl, 13.3.1984 annettu tuomio (Kok. 1984, s. 1299), jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että 30 artiklan kannalta toimenpiteen vaikutuksen kauppaan ei ollut tarpeen olla merkittävä; ks. tuomion 20 kohta.

44 — Ks. edellä alaviitteessä 7 mainitut yhdistetyt asiat Ligur Carni, tuomion 36 kohta.

45 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 38 kohta.

sessa tarkasteltujen sääntöjen soveltamisala on sen sijaan yleinen, eikä niiden soveltamisen edellytykseksi ole asetettu minkään tietyn tavaran kuljettamista, kuten komission asiamies taitavasti suullisessa käsittelyssä huomautti. Siten säännöt soveltuvat *aina*, kun laiva saapuu italialaiseen satamaan, siitä riippumatta, minkälaisia tavaroita laivassa on kuljetettu vai onko laivassa ollut lainkaan lastia. Säännöksiä sovelletaan heti, kun meriliikenteen kuljetuspalveluita tarjoava yritys käyttää Italian satamia, minkä vuoksi säännösten vaikutus maahantuontikustannuksiin on täysin merkityksetön. Tämän johdosta ehdotan torjuttavaksi Corsica Ferriesin käsityksen, jonka mukaan vaatimus paikallisen kiinnittymispalveluyhteisön palvelujen käyttämisestä kuuluisi perustamissopimuksen 30 artiklassa kiellettyjen rajoituksien piiriin.

31. Kantaja väittää lisäksi, että koska sen mukaan Italiaan kuljetetaan meriteitse enemmän tuonti- kuin kotimaisia tuotteita, kiinnittymispalveluista perittävät liialliset maksut vaikuttavat haitallisemmin juuri tuontiin. Vaikka sellaiset vaikutukset saattaisivat teoriassa olla riittävän vakavia, jotta 30 artiklan soveltaminen tulisi kysymykseen, [46] kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt arviointiaan kiinnittymispalveluyhteisöjen perimien maksujen tasosta. Tämän vuoksi yhteisöjen tuomioistuimella ei mielestäni ole käytettävissään sellaista tietoa, jonka perusteella se pystyisi vastaamaan ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen tähän osaan.

32. Katson edellä esitetyistä syistä, että nyt esillä olevassa asiassa tarkastellun kaltaiset kansalliset säännökset eivät ole ristiriidassa perustamissopimuksen 30 artiklan kanssa.

B *Toinen ennakkoratkaisukysymys*

33. Toisella ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, muodostaako paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöiden yksinoikeus maksutaksojen harkinnanvaraiseksi väitettyyn vahvistamiseen yhdistettynä kielletyn rajoituksen merenkulkupalveluiden vapaaseen tarjoamiseen. Mielestäni maksutaksojen vahvistamistapa ei — yksinoikeuksien myöntämisen kiinnittymispalveluiden tarjoamiseen yhteensopivuudesta perustamissopimuksen 59 artiklan kanssa erillään — rajoita palvelujen vapaata tarjoamista, vaikka se tietysti saattaa pahentaa näiden yksinoikeuksien myöntämisestä aiheutuviksi todettujen rajoitusten vaikutuksia. Corsica Ferries viittaa kuitenkin myös mahdollisuuteen, että liiallisten maksujen periminen saattaisi merkitä sitä, että Italia rikkoo samanaikaisesti 90 ja 59 artiklan määräyksiä. Koska kansallinen tuomioistuin ei ole tuonut tätä ongelmaa

46 — Yhteisöjen tuomioistuin katsoi asiassa 31/67, Stier, 4.4.1968 antamassaan tuomiossa (Kok. 1968, s. 347, 357), jonka tosin on myönnettävä koskeneen valtionsisäistä verotusta, että veron kantaminen "— — niin suurena, että se haittaisi kyseessä olevien tavaroiden vapaata liikkuvuutta yhteismarkkinoilla", ei ole sallittua. Asiassa C-47/88, komissio v. Tanska, 11.12.1990 antamassaan tuomiossa (Kok. 1990, s. I-4509) yhteisöjen huomioistuin totesi viitaten em. asiassa Stier antamaansa tuomioon, että ainoa mahdollisuus arvioida tällaista vaikutusta tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen olisi tarkastella sitä perustamissopimuksen 30 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen mukaisten yleisten sääntöjen näkökulmasta; ks. tuomion 13 kohta.

esiin kolmannessa ennakkoratkaisukysymyksessään, mielestäni ei ole asianmukaista eikä tarpeellista, että yhteisöjen tuomioistuin puuttuisi ratkaisussaan tähän. [47]

i) Palveluiden tarjoamisen vapauden soveltaminen *prima facie*

34. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut edellä mainitussa asiassa Corsica Ferries antamassaan tuomiossa, [48] antaessaan asetuksen N:o 4055/86 [49] neuvosto on soveltanut perustamissopimuksen 59 artiklan mukaista palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen. Ranskaan sijoittautunut ja luxemburgilaisen yhtiön omistama kantajayhtiö, joka tarjoaa palveluja Italiassa, kuuluu lisäksi selvästi perustamissopimuksen 59 artiklan ja asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan henkilölliseen soveltamisalaan. [50]

ii) Syrjinnän olemassaolo

35. Toisin kuin edellä mainitussa aiemmassa asiassa Corsica Ferries, nyt esillä olevassa tapauksessa tarkasteltu järjestelmä ei näyttäisi käsittävän minkäänlaista avointa tai piilevääkään perustamissopimuksen 59 artiklassa ja asetuksen N:o 4055/86 9 artiklassa kiellettyä syrjintää. Velvoite turvautua Genovan satamassa Genovan kiinnittymispalveluyhteisön palveluihin koskee tosiasiallisesti kaikkia meriliikennettä harjoittavia yrityksiä, kun taas La Speziassa velvoite turvautua La Spezian kiinnittymispalveluyhteisön palveluihin koskee kaikkia sellaisia liikenteenharjoittajia, joiden alusten bruttovetoisuus ylittää 500 tonnia. Kantaja on silti viitannut siihen, että useammilla kansallisilla kuin ulkomaisilla kuljetusyrityksillä on mahdollisuus käyttää aluksia, joiden ei ole tarpeen turvautua kiinnittymispalveluyhteisöjen palveluihin. [51] Vaikka siten onkin mahdollista, että La Spezian satamassa sovellettavat säännöt olisivat välillisesti syrjiviä, Corsica Ferries ei mielestäni voi tehokkaasti tukeutua mihinkään tällaiseen mahdolliseen syrjintään. Kantajan kaltainen, suuria nykyaikaisia autolauttoja käyttävä yritys ei ole verrattavissa oletettuun joukkoon kilpailevia kansallisia kuljetusyrityksiä, jotka käyttäisivät bruttovetoisuudeltaan enintään 500 tonnin suuruisia aluksia. Kun kansallinen tuomioistuin ei ole tuonut esiin kantajan italialaisia kilpailijoita koskevia asian kannalta merkityksellisiä tosiseikkoja, ei tällainen vertailu mielestäni vastaisi nyt esillä olevassa tapauksessa tehtyyn ennakkoratkaisukysymykseen. Tämä

47 — Kantaja on kirjallisissa huomautuksissaan toisesta ennakkoratkaisukysymyksestä tuonut esiin myös mahdollisuuden, että Italian julkisten viranomaisten menettely niiden periessä liiallisia maksuja saattaa rikkoa perustamissopimuksen 9 ja 12 artiklan määräyksiä. Koska kansallisen tuomioistuimen asiana on yksin määritellä, minkälaisia ennakkoratkaisukysymyksiä yhteisöjen tuomioistuimelle on syytä esittää, kantajan pyrkimystä vedota myös perustamissopimuksen 9 ja 12 artiklaan ei ole otettava tutkittavaksi: ks. esim. asia 44/65, Singer, tuomio 9.12.1965 (Kok. 1965, s. 1191, s. 1198) ja yhdistetyt asiat C-134/91 ja C-135/91, Kerafina-Keramische und Finanz-Holding ja Vioktimatiki, tuomio 12.11.1992 (Kok. 1992, s. I-5699, 16 kohta), kuten myös julkisasiamies Cosmasin asiassa C-309/96, Annibaldi, 2.10.1997 esittämä ratkaisuehdotus (Kok. 1997, s. I-7493, ratkaisuehdotuksen 13 kohta).

48 — Ks. erityisesti tuomion 26 kohta.

49 — Mainittu edellä alaviitteessä 4.

50 — Asetuksen 1 artiklan 4 kohdan mukaan "merikuljetuspalveluina" pidetään muun muassa "yhteisön sisäistä liikennettä", joka on "matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan laitteiston välillä".

51 — Suullisissa huomautuksissaan Corsica Ferries esitti, että kaikki tämän poikkeuksen piiriin kuuluvat alukset ovat Italian kansalaisten tai italialaisten yritysten käytössä paikallisessa rannikkoliikenteessä tai kalastuksessa; näitä lausumia ei kiistetty.

500 tonnin raja ei sinänsä ole verrattavissa kalastukseen liittyviä suojelutoimia koskeneeseen asiaan komissio vastaan Irlanti, jossa toimenpiteet kohdistuivat "tuskin mihinkään Irlannin kalastuslaivaston laivoihin". [52] Oikea vertailukohde Corsica Ferriesille ovat italialaiset kuljetusyritykset, jotka käyttävät Corsica Ferriesin autolauttojen kokoisia aluksia. Koska sellaiset italialaiset yritykset olisivat velvollisia suorittamaan samojen taksojen mukaisia maksuja kuin kantaja, ei ole kysymys suorasta tai välillisestä syrjinnästä.

iii) Palvelujen tarjoamisen vapauden rajoituksen olemassaolo

36. Seuraavaksi on harkittava, merkitsevätkö yksinoikeudetkin silti muita kuin syrjiviä rajoituksia kantajan kaltaisten kuljetusyritysten vapauteen tarjota merenkulkupalveluja Italian satamiin saavuttaessa ja niistä lähdettäessä.

a) Kiinnittymispalvelujen luonne

37. Valitettavasti juuri kiinnittymispalvelujen luonteen osalta tulee kaikkein selkeimmin esiin kansalliselle tuomioistuimelle esitettyjen selvitysten yksipuolisuus, joka on selvästi heijastunut myös ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehtyyn päätökseen. Corsica Ferriesin mukaan aluksen kiinnittyminen tarkoittaa ennen kaikkea sen kiinnittämistä satama-altaassa sille osoitetulle paikalle ja irrottamista sieltä asianmukaisia köysiä ja kaapeleita käyttäen (katso tämän ratkaisuehdotuksen 7 kohta), mihin kuuluu ainoastaan köysien vastaanottaminen laivasta ja kiinnittäminen satamapollareihin sekä päinvastoin.

38. Kiinnittymispalveluyhteisöjen huomautuksista kuitenkin saa täysin toisenlaisen kuvan. Ne kiistävät jyrkästi kantajan esittämän vivahteettoman kuvauksen. Kiinnittymispalveluyhteisöjen mukaan kyseinen palvelu on yksi kolmesta teknisestä satamissa tarjotusta merenkulkupalvelusta, jotka muodostavat perustan satamien vesialueiden turvallisuuden ylläpidolle; tällä palvelulla on lisäksi kaikki yleisen edun vuoksi tarjottavan palvelun piirteet. [53] Kiinnittymispalveluyhteisöt viittaavat erityisesti seuraaviin näkökohtiin:

i) laivan kunnollinen kiinnittäminen satamalaitteisiin, mukaan lukien laivan paikalleen kiinnittymisen varmistaminen satama-altaassa;

ii) sen varmistaminen, että kiinnitetty alus pysyy liikkumattomana kiinnityspaikassaan koko sen satamassaoloajan ja erityisesti lastattaessa tavaroita aluksesta

52 — Asia 61/77, tuomio 16.2.1978 (Kok. 1978, s. 417, 70 kohta).

53 — Nämä kaksi muuta palvelua ovat niiden mielestä luotsaus ja hinaus.

tai alukseen sekä matkustajien poistuessa aluksesta tai noustessa alukseen;

iii) toimenpiteisiin ryhtyminen tarvittaessa aluksen kiinnittämisen muuttamiseksi tai vahvistamiseksi erityisesti silloin, kun muuttuvat sääolosuhteet saattavat edellyttää aluksen siirtämistä toiseen paikkaan satama-altaassa;

iv) sen varmistaminen ennen aluksen lähtöä, että sille ehdotettu reitti ulos satamasta on vapaa ja että jos reitillä on esteitä, ne poistetaan ennen kuin ankkuri on nostettu;

v) toiminta aluksen miehistön kanssa täydellisessä yhteistyössä aluksen lähtiessä satamasta siihen saakka, kunnes se saapuu avomerelle.

Kiinnittymispalveluyhteisöt korostavat, että näitä palveluja on tarjottava ympäri vuorokauden 365 päivänä vuodessa ja toimivaltaisten merenkulkuviranomaisten, erityisesti satamapäällikön, valvonnassa. Tässä yhteydessä satamapäälliköllä on valta kutsua kiinnittymispalveluyhteisöt avustamaan muullakin tavoin erityisesti vaarallisissa sääoloissa.

39. Palvelujen tarjoamisen rajoittamiseen omaksumastani näkökulmasta on tarpeetonta ja epäasianmukaistakin ottaa kantaa näihin toisistaan poikkeaviin kuvauksiin. Ne jäävät kansallisen tuomioistuimen arvioitaviksi. Ihmisten elämän ja terveyden sekä ympäristön suojelu alusten taitamattoman tai huolimattoman satamaanpääsyn tai sieltä lähdön aiheuttamilta vaaroilta erityisesti Genovan tai La Spezian kaltaisissa suurissa ja kiireisissä satamissa selvästikin on jäsenvaltioille oikeutettu tavoite yhteisön yhdenmukaistavien toimenpiteiden puuttuessa.[54] Kansallisen tuomioistuimen asiana on tietysti ratkaista, saavutetaanko tämä tavoite myöntämällä yksinoikeuksia kiinnittymispalvelujen tarjoamiseen tai parantaako tällainen menettely mahdollisuuksia tähän.

b) Huomautukset rajoitusten olemassaolosta

40. Kantaja esittää ennen kaikkea, että velvollisuus turvautua paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen palveluihin rajoittaa sen vapautta tarjota Korsikan ja Italian välillä

54 — Komissio otti ensimmäisen askeleen kohti yhteisöntasoisen politiikan kehittämistä 24.2.1993 antamassaan tiedonannossa "Kohti yhteistä merenkulun turvallisuuspolitiikkaa"; ks. KOM(93) 66 lopullinen.

meriliikennettä harjoittavana ranskalaisena yhtiönä rajat ylittäviä palveluja, kun Ranskan satamissa tällaisten palveluiden käyttö on valinnaista. Kiinnittymispalveluyhteisöt nojautuvat erityisesti julkisasiamies Elmerin asiassa Job Centre antamassa ratkaisuehdotuksessa esittämään näkemykseen, että yhteisöjen tuomioistuimen edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Keck ja Mithouard antamasta tuomiosta lähtien perustamissopimuksen 30 artiklan osalta noudattama ratkaisulinja olisi sovellettavissa myös perustamissopimuksen 59 artiklan suhteen. [55] Koska nyt puheena olevilla säännöillä ei ole pyritty sääntelemään palveluiden tarjontaa ja koska niiden vaikutukset siten kokonaisuudessaan ilmenevät Italiassa sekä kohdistuvat samalla tavoin kaikkiin merenkulkupalveluiden tarjoajiin, säännöt eivät näin ollen rajoita näiden palvelujen tarjoamista eivätkä täten myöskään kuulu 59 artiklan soveltamisalaan. Komissio yhtyy pääpiirteissään tähän näkemykseen. [56]

c) Kysymyksen tarkastelu

41. Ensin on mainittava siitä, että väitetty rajoitus nyt esillä olevassa asiassa ei koske kiinnittymispalvelujen tarjoamista. Vaatiessaan oikeutta käyttää omaa koulutettua miehistöään ja hyvin varustetuissa autolautoissaan olevia nykyaikaisia varusteitaan omien lauttojensa satamaanpääsyssä Corsica Ferries ei ole väittänyt, että yksinoikeuksien myöntäminen Italiassa paikallisille kiinnittymispalveluyhteisöille jo itsessään merkitsisi rajoitusta vapauteen tarjota rajat ylittäviä kiinnittymispalveluita Italian satamissa. Kantajan esiintuoma rajoitus koskee sen sijaan merenkulkupalvelujen tarjoamista ja ennen kaikkea muodostuu meriliikennettä harjoittaviin yrityksiin kohdistuvasta lakisääteisestä tai tosiasiallisesta kiellosta huolehtia itse laivojensa satamiinpääsystä, sekä erityisesti niistä lisäkustannuksista, joita pakollinen turvautuminen paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen palveluihin saattaa aiheuttaa.

42. Yhteisöjen tuomioistuin on johdonmukaisesti katsonut, että "[p]erustamissopimuksen 59 artiklassa edellytetään kuitenkin 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 voi estää sellaista palvelujen tarjoajaa, joka on sijoittautunut johonkin toiseen jäsenvaltioon, jossa hän laillisesti tarjoaa vastaavia palveluja, harjoittamasta toimintaansa tai kun se voi muuten haitata tällaista toimintaa". [57] On vaikea määritellä objektiivisesti niitä kansallisten toimien lajeja, jotka saattaisivat olla tällaisia "rajoituksia". Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Reisebüro Broede hiljattain antamassa tuomiossa ne määriteltiin sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka tosin soveltuivat samalla tavoin kansallisiin ja muista jäsenval-

55 — Asia C-111/94, tuomio 19.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3361, ratkaisuehdotuksen 27 kohta).

56 — Komission näkemyksen mukaan puheena olevien sääntöjen vuoksi mahdollisesti lisääntyneet kustannukset eivät vaikuta muiden kuin italialaisten yritysten tarjoamien palvelujen kustannuksiin kotimaisia meriliikennettä harjoittavia yrityksiä haitallisemmin.

57 — Ks. esim. 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).

tioista peräisin oleviin palveluiden tarjoajiin, mutta joilla silti "estetään toisesta jäsenvaltiosta tulevan, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti suorittavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi". [58]

43. Edellä mainittujen asioiden Säger ja Reisebüro Broede kaltaisissa tilanteissa kansalliset säännöt merkitsivät sitä, että tiettyjen palvelujen tarjoaminen asianomaisessa jäsenvaltiossa oli johonkin toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneelta palveluita tarjoavalta yritykseltä kiellettyä, jollei tämä yritys täyttänyt sellaisia pätevyysvaatimuksia, joita sille ei ollut asetettu siinä jäsenvaltiossa, johon se oli sijoittautunut. Vaikka tällaiset säännöt eivät olekaan syrjiviä, on helppoa todeta niiden saattavan rajoittaa rajat ylittävien palvelujen tarjonnan vapautta. Toisaalta, kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi edellä mainitussa asiassa Reisebüro Broede antamassaan tuomiossa, nämä säännöt saattavat tehdä palvelujen tarjoamisen mahdottomaksi asianomaisessa jäsenvaltiossa, koska ulkomaisen palvelujen tarjoajan toiminta tässä jäsenvaltiossa on luonteeltaan täysin tilapäistä. [59] Toisaalta edellä mainitun asian Säger kaltaisissa tapauksissa omasta jäsenvaltiostaan käsin palveluita tarjoavalle yritykselle asetettu velvollisuus saada siitä jäsenvaltiosta, jossa palvelu otetaan vastaan, tietyn (kansallisen) tutkinnon suorittamista tuossa jäsenvaltiossa sinänsä edellyttävä toimilupa, on samoin omiaan estämään pääsyn kyseessä oleville markkinoille. Kansallisilla palvelujen tarjoajilla on todennäköisesti paremmat edellytykset mukauttaa toimintansa tällaisilla toimenpiteillä asetettuihin vaatimuksiin. Asianomaisen säännön haitalliset vaikutukset olivat siten epäilyksittä havaittavissa esimerkiksi edellä mainitussa asiassa SETTG, jossa Kreikan lainsäädännössä asetettiin pakollinen oikeudellinen muotovaatimus muiden kuin kansallisten matkaoppaiden työsuhteille näiden oppaiden halutessa tilapäisesti tarjota palveluitaan Kreikassa itsenäisinä ammatinharjoittajina. [60] Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Alpine Investments antamassa tuomiossa todetuin tavoin tällaiset säännöt rajoittavat välittömästi pääsyä toisen jäsenvaltion palvelumarkkinoille ja ovat siten omiaan haittaamaan yhteisön sisäistä palvelujen kauppaa. [61]

44. Mielestäni nyt esillä olevassa asiassa käytetyt toimenpiteet ovat paljon lähempänä edellä mainitussa asiassa Peralta tarkasteltuja toimia. Niiden vaikutukset palvelujen tarjoamisen vapauteen ovat liian etäisiä ja välillisiä, jotta ne pystyisivät välittömästi haittaamaan pääsyä merenkulkupalveluiden tarjoamismarkkinoille. Vaatimuksesta paikallisten kiinnittymispalveluyhteisöjen palveluihin turvautumisesta ei seuraa mitään muita edellytyksiä nyt puheena olevien palveluiden eli merenkulkupalvelujen tarjoamiselle kuin pakollinen tietyn liitännäisen palvelun käyttäminen. Koska kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt arviointiaan asian kannalta merkityksellisistä tosiseikoista, katson, että nyt esillä olevassa tapauksessa ei ole kysymys mistään perustamissopimuksen 59 artiklassa tarkoitetusta "rajoituksesta". [62]

58 — Ks. esim. asia C-3/95, tuomio 12.12.1996 (Kok. 1996, s. I-6511, 25 kohta).

59 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 27 kohta.

60 — Edellä alaviitteessä 57 mainittu asia; ks. erityisesti tuomion 17 ja 18 kohta sekä julkisasiamies Lenzin ratkaisuehdotuksen 27 kohta.

61 — Asia C-384/93, tuomio 10.5.1995 (Kok. 1995, s. I-1141, 38 kohta).

62 — Vaikka kansallinen tuomioistuin nimittäin loppujen lopuksi havaitsisikin kiinnittymispalveluyhteisöjen tarjoavan ainoastaan rutiinipalveluita, ei ole syytä olettaa, että näissä oloissa liiallisiksi luonnehdittavien maksutaksojen vaikutus muihin kuin kansallisiin merenkulkuyrityksiin olisi haitallisempi kuin kansallisiin yrityksiin.

45. Tähän johtopäätökseen nähden ei ole tarpeen tarkastella väitetyn rajoituksen perusteltuisuutta.

C *Kolmas ennakkoratkaisukysymys*

i) Johdanto

46. Kolmas yhteisöjen tuomioistuimelle tehty ennakkoratkaisukysymys liittyy toisaalta perustamissopimuksen 5 artiklan ja 85 artiklan mahdolliseen soveltamiseen yhdessä sekä toisaalta perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamiseen yhdessä 90 artiklan 1 kohdan kanssa. Kansallinen tuomioistuin pyrkii ensiksikin selvittämään, ovatko perustamissopimuksen 5 ja 85 artiklat yhdessä sovellettuina ristiriidassa sellaisen kansallisen lainsäädännön kanssa, jolla velvoitetaan satamien käyttäjät suorittamaan kiinnittymispalveluista niiden tarjoajien kansallisen järjestön kaikkien yksittäisten jäsenten keskenään sopimia maksuja. Toiseksi kansallinen tuomioistuin haluaa varmistua siitä, ovatko kansalliset oikeussäännöt yhteensopivia yhdessä sovellettavien 86 artiklan ja 90 artiklan 1 kohdan kanssa siltä osin kuin nämä säännöt eivät ainoastaan myönnä lakisääteistä tai tosiasiallista yksinoikeutta kiinnittymispalvelujen tarjoamiseen satamissa, vaan ne myös antavat tällaisten yksinoikeuksien yksittäisille haltijoille tosiasiallisen mahdollisuuden periä maksuja kooltaan ja merkitykseltään yhteisön sisäisen kaupan kannalta niinkin huomattavissa satamissa kuin Genova ja La Spezia sellaisia taksoja noudattaen, jotka eivät ole missään suhteessa kyseisten kiinnittymispalvelujen todellisiin kustannuksiin ja jotka lisäksi vaihtelevat satamasta toiseen. Kun otetaan huomioon kansallisen tuomioistuimen toteamus siitä, että "Italian lainsäädännössä ei määritetä niitä perusteita, joita noudattaen" toimivaltaisten viranomaisten on "vahvistettava maksutaksat", samoin kuin keskeinen väite siitä, että nämä maksutaksat perustuvat Italian kiinnittymispalveluiden eri tarjoajien keskinäiseen kilpailua rajoittavaan sopimukseen, asian tarkastelu on aloitettava esittämällä tiivistelmä todellisuudessa ainoastaan huomautuksista yhteisöjen tuomioistuimelle ilmenevistä, keskenään täysin vastakkaisista näkemyksistä maksutaksojen vahvistamismenettelystä.

ii) Kiinnittymispalvelujen maksutaksojen vahvistamista koskevat säännöt

47. Kansallisen tuomioistuimen mukaan (katso tämän ratkaisuehdotuksen 9 kohta) toimivaltaiset hallintoviranomaiset toisinaan vahvistavat ja sen jälkeen saattavat täytäntöönpanokelpoisiksi kiinnittymispalvelujen maksutaksat sellaisina kuin "kyseisen alan yritykset ovat keskenään sopineet niistä". Kantaja tukee tätä arviointia kaikilta osin. Kantajan mielestä ANGOPI (kiinnittymispalveluyhteisöjen kansallinen järjestö) ja Comita Utenza Portuale (satamapalveluita käyttävien yritysten joidenkin etujärjestöjen edustajat) tekivät 26.7.1990 nyt puheena olevan sopimuksen. [63] Corsica Ferriesin mukaan tämän sopimuksen osapuolet pyysivät 20.9.1990 Ministro della Marina Mercantilea

63 — Corsica Ferries toteaa kirjallisissa huomautuksissaan, että sopimuksen osapuolina oleviin sataman käyttäjiin kuuluu laivameklareita, huolitsijoita ja laivanvarustajien edustajia. Kantajan näkemyksen mukaan sovituilla liiallisilla maksuilla ei juurikaan ole vaikutusta tällaisiin sataman käyttäjiin, koska tosiasiassa maksut vaikuttavat pääasiallisesti merikulkupalvelujen tarjoajiin.

(Italian kauppalaivastoministeri) toteuttamaan "viivytyksettä tarpeelliset toimenpiteet, joilla varmistetaan sopimuksen noudattaminen". Ministeri vastasi ilmoittamalla 15.5.1991, että maksutaksojen määrittäminen kuuluu kiinnittymispalvelujen tarjoajille niiden keskinäisin sopimuksin. [64] Näistä syistä Corsica Ferries väittää, että Italian viranomaiset tosiasiassa luopuivat niille asetuksen 212 §:n nojalla kuuluvista toimivaltuuksista ainakin nyt esillä olevaksi ajaksi ja rajoittuivat vahvistamaan sekä saattamaan täytäntöönpanokelpoisiksi yksityiseen sopimukseen perustuen laaditut maksutaksat.

48. Kiinnittymispalveluyhteisöt, Italia ja komissio kiistävät huomautuksissaan yhteisöjen tuomioistuimelle tämän arvioinnin. Kiinnittymispalveluyhteisöt väittävät, että Ministero dei Trasporti e della Navigazione hyväksyy maksutaksat sekä suoraan että erilaisten hajautettujen toimielintensä välityksellä. Tämä ministeriö hyväksyy päätöksellään puitteet (il modello organizzativo) maksutaksojen määrittämiselle jokaisessa Italian satamassa ottaen huomioon kiinnittymispalveluyritysten lukumäärän, sen välineistön, joka niiden on hankittava käytettäväkseen näiden palvelujen tarjoamiseksi, ja myös näiden palveluiden yleisen sekä julkisen palvelun luonteen. Koska sekä kiinnittymispalveluyhteisöt että kaikki sataman käyttäjiä edustavat järjestöt osallistuvat maksutaksojen vahvistamista edeltäviin neuvotteluihin, menettelyn on esitetty olevan täysin läpinäkyvä ja tasapuolinen. Merikuljetuksista ja toimiluvista on useita säännöksiä 5.5.1989 annetussa laissa nro 160/89 (jäljempänä laki nro 160/89). [65] Kiinnittymispalveluyhteisöt esittävät, että tämän lain 9 §:llä saatettiin voimaan tasapuolinen kustannuslisäjärjestelmä maksujen määrittämiseksi: sen mukaan maksutaksat määritettiin pääasiallisesti aluksen bruttovetoisuuden perusteella ja satamapalveluiden säännöllisille käyttäjille kuten Corsica Ferriesin kaltaisille autolauttayrityksille myönnettiin alennuksia. Kustannuslisäjärjestelmän tavoitteena on kohdentaa yleisistä kiinnittymispalveluista aiheutuvat kustannukset kohtuullisessa suhteessa sataman eri käyttäjien kesken. [66] Tämän järjestelmän pohjana olevat periaatteet asetettiin nyt esillä olevana aikana useissa ministeriön eri ohjekirjeissä. [67] Genovan CAP:n 20.10.1994 antaman määräyksen nro 1453 sekä La Spezian merenkulkualueen päällikön 27.9.1994 antaman määräyksen nro 231 sisällöt näyttävät vastaavan ohjekirjeitä ja siten saattavan voimaan portaittaiset maksutaksat. [68]

49. Sen vuoksi, että Corsica Ferriesin ja asian muiden osapuolten sekä myös komis-

64 — Ks. sähkösanoma nro 5201974, jonka jäljennös on liitetty kantajan kirjallisiin huomautuksiin.

65 — GURI nro 103, 5.5.1989.

66 — Käytetyssä matemaattisessa kaavassa ilmoitetaan otettavan huomioon kaikki kiinnittymispalveluiden tarjoamisesta aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien kansallisen laillisen vähimmäispalkan mukaan lasketut palkat sekä erilaiset objektiivisiksi esitetyt korjaustekijät.

67 — Ks. erityisesti Ministero della Marina Mercantilen ohjekirjeet nrot 95/1990 ja 98/1991, jotka on viimeksi korvattu 29.9.1994 annetulla ohjekirjeellä nro 8/1994.

68 — Komission kirjallisten huomautusten mukaan määräyksessä nro 1453 todetaan Genovan sataman vähimmäismaksutasoa 30 000 ITL sovellettavan laivoihin, joiden bruttovetoisuus on enintään 250 tonnia, kun taas enimmäismäärää 2 631 000 ITL sovelletaan niihin aluksiin, joiden vetoisuus on 80 001 ja 90 000 tonnin välillä.

sion huomautukset poikkesivat toisistaan selvästi maksutaksojen vahvistusmenettelyn kuvauksen suhteen, yhteisöjen tuomioistuin kysyi kirjallisesti kantajalta, ovatko sen käsitykset lain nro 160/89 sisällöstä sovitettavissa yhteen muiden osapuolten näkemysten kanssa. Vastauksessaan Corsica Ferries toteaa pääosin, että asian kannalta merkityksellinen säännös (puheena olevan lain 9 §:n 7 momentti) koskee vain rannikkoliikennettä ja että säännöksessä ei missään tapauksessa myönnetä Ministro della Marina Mercantilelle toimivaltaa hyväksyä sääntöjä maksutaksojen yhdenmukaistamisesta kansallisella tasolla. Tämän lisäksi kantaja huomauttaa, että meriliikenteen osalta ei ole annettu alemmanasteisia säädöksiä lain nro 160/89 täytäntöönpanemiseksi, koska ministeriöiden ohjekirjeillä ei ole sitovia oikeusvaikutuksia Italian oikeusjärjestyksessä.[69] Kantaja esittää, että kyseisiin ohjekirjeisiin sisältyvät yleiset maksutaksojen vahvistamisperusteet pohjautuvat pelkästään joko mielivaltaisiin hallinnollisiin päätöksiin tai viranomaisten vahvistamiin ja täytäntöönpanokelpoisiksi saattamiin kiellettyihin sopimuksiin.

50. Suullisessa käsittelyssä Italian valtion asiamies nimenomaisesti kiisti Corsica Ferriesin yhteisöjen tuomioistuimen kysymykseen antamassa kirjallisessa vastauksessa esiintuoman ohjekirjeiden soveltamisalan luonnehdinnan. Asiamies katsoi lailla nro 160/89 ja ohjekirjeillä olevan merkitystä tässä asiassa Corsica Ferriesin esittämästä arvostelusta huolimatta. Asiamies totesi, että rannikkoliikenteelle tarjottujen kiinnittymispalveluiden maksutaksaa koskeneet uudet säännökset ulotettiin kyseisillä ohjekirjeillä koskemaan meriliikennettä; toisin sanoen ohjekirjeitä sovellettiin ikään kuin ne olisivat oikeudellisesti sitovia.

iii) Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö

51. Yhteisöjen tuomioistuimella ei ole 177 artiklan mukaisessa menettelyssä toimivaltaa ratkaista tätä valitettavaa erimielisyyttä maksutaksojen vahvistamismenettelyssä noudatettavista oikeussäännöistä. Tämän vuoksi yhteisöjen tuomioistuin ei mielestäni pysty antamaan varmaa vastausta kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen. Yhteys tämän kysymyksen ja kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian välillä on silti selvä; jos kantajan esitys maksutaksojen vahvistamismenettelystä on asianmukainen, Italia on selvästikin vastuussa kilpailusääntöjen kaiken tästä aiheutuvan rikkomisen seurauksista, jollei mahdollisesta vetoamisesta perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan muuta seuraa. Kansalliselle tuomioistuimelle olisi tällöin mahdollista hyväksyä kantajan pääasiassa tekemä hakemus ja määrätä suoritetut maksut palautettaviksi. On kuitenkin vähintäänkin arveluttavaa, että kansallinen tuomioistuin ei ole tarjonnut yhteisöjen tuomioistuimelle asianmukaista kokonaisselvitystä asiassa mahdollisesti merkityksellisistä kansallisista lain ja asetuksen säännöksistä sekä hallinnollisista määräyksistä. Kaikesta huolimatta on soveliasta lyhyesti tarkastella niitä yhteisön oikeuden periaatteita, joilla saattaisi olla merkitystä kansallisen tuomioistuimen harkitessa Corsica Ferriesin vaatimusta maksujen palauttamisesta EY:n kilpailuoikeuden perusteella.

69 — Corsica Ferries on viitannut Corte costituzionalen 1.6.1995 antamaan tuomioon (GURI 1.6.1995) tämän käsityksensä tueksi. Vaikka kantaja myöntää 9 §:n 7 momentin antavan Ministro della Marina Mercantilelle mahdollisuuden maksutaksojen vahvistamiseen silloinkin, kun asianomaiset elinkeinonharjoittajat eivät ole tehneet asiasta sopimusta, kantaja huomauttaa ministerillä olevan valta tähän vasta kuultuaan toimivaltaisia parlamentaarisia komiteoita, mitä ei kantajan mukaan nyt esillä olevassa tapauksessa tehty.

iv) Kysymyksen tarkastelu

a) Kilpailusääntöjen soveltaminen *prima facie*

52. Kansallisen tuomioistuimen ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tekemään päätökseen sisältyy useita asian kannalta merkityksellisiä arviointeja sen tosiasiaperustasta. Ensiksikin päätöksessä todetaan (mikä ei liene kyseenalaistettavissa), että Corsica Ferries tarjoaa "luonteeltaan jo itsessään rajat ylittäviä" palveluja. Kiinnittymispalveluyhteisöt väittävät, että maksujen vaikutukset rajat ylittävien merenkulkupalveluiden tarjoamisesta aiheutuviin kustannuksiin eivät ole omiaan haittaamaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa. Jos Italian valtio on vastuussa paikallisten kilpailua rajoittavien sopimusten vaikutusten vahvistamisesta kansallisella tasolla, tällaisten toimenpiteiden mahdolliset vaikutukset eivät mielestäni ole luonnehdittavissa *de minimis* -tyyppisiksi yksinomaan sen tähden, että niistä aiheutuvat ylimääräiset kustannukset saattaisivat edelleen olla jokaiselle yksittäiselle merenkulkuyritykselle suhteellisen alhaiset. [70] Joka tapauksessa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen soveltamisen edellytyksenä ei ole kilpailuun kohdistuvan tosiasiallisen vaikutuksen toteaminen. Todennäköinen vaikutus riittää, ja tätä olettamusta näyttää olevan vaikeata torjua nyt esillä olevassa asiassa. [71]

53. Toiseksi on esitetty, että enemmistö kiinnittymispalvelujen harjoittamista koskevien yksinoikeuksien haltijoista Italian satamissa on vähintäänkin koordinoinut perittävien maksujen suuruutta koskevat kannanottonsa ilmeisesti etujärjestönsä ANGOPIn välityksellä. Tältä osin kiinnittymispalveluyhteisöt pääasiallisesti kiistävät kansallisen tuomioistuimen käsityksen tosiasiallisesti noudatettujen maksutaksojen perustumisesta merenkulkuviranomaisten vahvistamiin kiinnittymispalveluyhteisöjen keskinäisiin sopimuksiin. Näiden yhteisöjen mielestä kiinnittymispalveluiden tarjoajien yhteistyö rajoittuu niiden osallistumiseen pääosin läpinäkyvään ja tasapuoliseen, toimivaltaisen ministerin yleisen valvonnan alaiseen hallinnolliseen maksutaksojen vahvistamismenettelyyn. Kansallisen tuomioistuimen asiana tietysti on ratkaista lopullisesti, onko perustamissopimuksen 85 artiklan näkökulmasta Genovan ja La Spezian satamien asianomaisten yritysten [72] kesken olemassa kilpailua rajoittava sopimus tai yritysten yhteenliittymien (esimerkiksi ANGOPI ja

70 — Kantajan pääasiassa palautettaviksi vaatimat summat (ks. tämän ratkaisuehdotuksen 6 kohta) tuskinpa olisivat luonnehdittavissa vähäisiksi.

71 — Ks. esim. asia 56/65, Société Technique Minière, tuomio 30.6.1966 (Kok. 1966, s. 235, s. 249; Kok. Ep. I, s. 251) ja aivan hiljattain asia C-55/96, Job Centre, tuomio 11.12.1997 (Kok. 1997, s. I-7119, 36 kohta).

72 — Koska kansallinen tuomioistuin on nimenomaisesti todennut sekä Genovan että La Spezian kiinnittymispalveluyhteisön olevan perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä, mielestäni niitä olisi pidettävä myös perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklassa tarkoitettuina yrityksinä, koska vaikka 90 artiklassa mainitaan "yrityksistä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia", tämän määräyksen perustana oleva ajatus ei millään tavoin eroa 85 ja 86 artiklassa tarkoitetusta. Kansallisen tuomioistuimen toteamuksessa vain myönnetään se ilmeinen tosiseikka, että Genovan ja La Spezian satamien merenkulkuviranomaiset ovat myöntäneet kiinnittymispalveluyhteisöille tietyn yksinoikeuden. Tältä osin mielestäni kiinnittymispalveluyhteisöjen suullisessa käsittelyssä esittämä viittaus yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-343/95, Diego Cali & Figli, 18.3.1997 antamaan tuomioon (Kok. 1997, s. I-1547) perustuu väärinkäsitykseen. Tuossa asiassa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että Genova-Multadon öljysatamassa tarjottu pakollinen saastumisen estämistä koskeva valvonta ei ollut luonteeltaan siten taloudellista, että siihen olisi sovellettava perustamissopimuksen kilpailusääntöjä, koska siinä oli kysymys "yleisen edun vuoksi toteutettavasta tehtävästä, joka kuuluu valtion keskeisiin toimintoihin merialueiden ympäristösuojelussa" ja joka siten "liittyy luonteensa, tarkoituksensa ja siihen sovellettavien sääntöjen vuoksi sellaisten ympäristön suojeluun liittyvien" toimivaltuuksien käyttämiseen (ks. tuomion 22 ja 23 kohta). Vaikka nyt esillä olevassa tapauksessa on väitetty, että kiinnittymispalveluyhteisöt tarjoavat palveluitaan yleisessä taloudellisessa tarkoituksessa, mielestäni tämän palvelun oletettu yleistä etua palveleva tavoite ei riitä poistamaan siltä siihen jo itsessään liittyvää taloudellisen toiminnan luonnetta.

Comita Utenza Portuale) päätös. Ainoastaan tämän edellytyksen täyttyessä on harkittava kysymystä siitä, onko Italian valtio vastuussa tällaisten sopimusten tai päätösten kilpailua rajoittavista vaikutuksista. [73]

54. Lopuksi on huomattava 86 artiklan mahdollisen soveltamisen osalta kansallisen tuomioistuimen todenneen, että yksinoikeuksien myöntäminen kiinnittymispalveluyhteisöille on asettanut niistä jokaisen määräävään markkina-asemaan yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla. Tässä yhteydessä on mielestäni riittävää mainita yhteisöjen tuomioistuimen jo todenneen lakisääteisten yksinoikeuksien suhteen edellä mainitussa asiassa Merci convenzionali porto di Genova antamassaan tuomiossa satamatöiden osalta Genovan satamassa ja edellä mainitussa asiassa Corsica Ferries antamassaan tuomiossa luotsipalveluiden tarjoamisen osalta Genovan satamassa, että "kun otetaan erityisesti huomioon kyseisen sataman liikennemäärä ja sataman merkitys koko kyseiseen jäsenvaltioon meritse tapahtuvan tuonnin ja sieltä meritse harjoitettavan viennin kannalta, nämä markkinat voidaan katsoa yhteismarkkinoiden merkittäväksi osaksi". [74] Oletan kuitenkin, että Italian oikeudenkäyntimenettelyä koskeva lainsäädäntö sallii vastapuolten niitä kuultaessa vastustavan tämän käsityksen hyväksymistä. Jos kiinnittymispalveluyhteisöt silti ovat käyttäneet millään tavoin väärin määräämiä markkina-asemiaan, näiden yhteisöjen yksinoikeuksien myöntämisestä niille vastuussa oleva Italian valtio saattaa joutua korvausvastuuseen tästä.

b) 85 artikla

55. Jäsenvaltioiden mahdollista vastuuta perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomisesta sääntelevät periaatteet on nyttemmin määritetty selkeästi. Yhteisöjen tuomioistuin on aivan hiljattain todennut asiassa Sodemare ym. antamassaan tuomiossa, [75] että "[v]akiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla luettuna yhdessä 5 artiklan kanssa asettavat jäsenvaltioille velvoitteen olla toteuttamatta tai pitämättä voimassa lain tai asetuksen säännöksiä taikka hallinnollisia määräyksiä, jotka ovat omiaan mitätöimään yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen tehokkaan vaikutuksen". [76] Yleisellä tasolla on lähinnä määriteltävissä kaksi tapaa, joilla jäsenvaltiot saattavat rikkoa 5 ja 85 artiklan mukaisia velvoitteitaan. Ensinnäkin jäsenvaltiot saattavat määrätä kaksi tai useampaa yritystä taikka yritysten yhteenliittymää ryhtymään kilpailua rajoitta-

73 — Kolmas nyt esillä olevassa asiassa tehty ennakkoratkaisukysymys koskee Italian valtion vastuuta mahdollisista kilpailua rajoittavista toimista; siinä ei siten nosteta esiin kiinnittymispalveluyhteisöjen mahdollista samanaikaista vastuuta näistä harjoittamistaan toimista, jos yhteisöt yhä omasta aloitteestaan osallistuisivat kyseiseen toimintaan. Tällainen vastuu ei tietenkään syntyisi, jos Italian oikeussäännöt tosiasiassa velvoittaisivat kiinnittymispalveluyhteisöt käyttämään kilpailua rajoittavia, Italian merenkulkuviranomaisten pakollisiksi säätämiä maksutaksoja: ks. esim. yhteisöjen tuomioistuimen hiljattain yhdistetyissä asioissa C-359/95 P ja C-379/95 P, komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, 11.11.1997 antamaa tuomiota (Kok. 1997, s. I-6265), jossa (33 kohdassa) yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että "jos yrityksiltä edellytetään kilpailunvastaista menettelyä kansallisen lainsäädännön nojalla tai jos lainsäädännön mukaisissa oikeudellisissa puitteissa poistetaan yritysten osalta kaikki mahdollisuudet kilpailuun, 85 ja 86 artiklaa *ei sovelleta*" (kursivointi tässä); sekä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-387/94, Asia Motor France ym. v. komissio, 18.9.1996 antamaa tuomiota (Kok. 1996, s. II-961, 60 ja 61 kohta). On huomionarvoista, että julkisasiamies Tesauro on 18.12.1997 esittämässään ratkaisuehdotuksessa esittänyt, että yhteisöjen tuomioistuin hylkäisi asian Asia Motor France ym. v. komissio yhden kantajan (Somaco) sille tekemän valituksen; ks. vireillä oleva asia C-401/96 P, Somaco v. komissio.

74 — Asiassa C-163/96, Raso ym., 9.10.1997 esittämässäni ratkaisuehdotuksessa olen katsonut (ks. 55 kohta), että yksinoikeuden haltija tilapäisen työvoiman välittämiseen La Spezian satamassa saattoi sinänsä olla kansallisen tuomioistuimen tuossa asiassa tekemässään ennakkoratkaisupyynnössä esittämin tavoin määräävässä markkina-asemassa yhteismarkkinoiden merkittävänä osana.

75 — Asia C-70/95, tuomio 17.6.1997 (Kok. 1997, s. I-3395).

76 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 41 kohta.

viin menettelytapoihin, kannustaa tällaisiin menettelytapoihin ryhtymistä taikka vahvistaa niiden vaikutuksia. Toiseksi jäsenvaltiot saattavat jättää käyttämättä niille lainsäätäjänä kuuluvaa ylintä valtaa, kun ne siirtävät julkista päätöksentekovaltaa yksityisille toiminnanharjoittajille.

56. Nyt esillä olevassa asiassa on kiistatonta, että Genovan ja La Spezian satamien toimivaltaiset merenkulkuviranomaiset olivat ainakin muodollisesti hyväksyneet tarkastelun kohteena olevat maksutaksat. Kantajan päättelyn ytimenä on, että nämä viranomaiset toimivat vain kumileimasimina hyväksyessään joko ANGOPIn jäsenten kesken tai tämän järjestön yhdessä muiden sataman käyttäjien edustajien tai etujärjestöjen kanssa salaisesti sovitut portaittaiset maksutaksat. Asiaa yhteisöjen tuomioistuimessa käsiteltäessä on kiinnitetty erityistä huomiota useisiin ministeriön eri ohjekirjeisiin, joilla Italian julkisen oikeuden mukaisesta oikeudellisesta sitovuudestaan riippumatta täytyy vähintäänkin olla jotakin vaikutusta satamaviranomaisten päätöksentekoon niiden vahvistaessa kiinnittymispalveluiden maksutaksoja. On tietysti mahdollista, että nämä viranomaiset saattavat päätöksillään silti, näistä ohjekirjeistä huolimatta, automaattisesti hyväksyä tai pääpiirteissään vahvistaa kilpailua rajoittavin sopimuksin ennakolta määrätyt maksutaksat. Kun kansallinen tuomioistuin ei ennakkoratkaisupyynnössään kuitenkaan ole arvioinut millään tavoin näitä ohjekirjeitä — joiden osalta on painotettava, ettei kantaja ole hakemuksessaan vedonnut niihin — yhteisöjen tuomioistuimella käytettävissä olevien tietojen perusteella en ole vakuuttunut siitä, että Italia olisi rikkonut perustamissopimuksen 85 artiklaa luettuna yhdessä 5 artiklan kanssa siltä osin kuin on kysymys sen hajautetun satama- tai merenkulkuhallinnon menettelystä kiinnittymispalveluiden maksutaksojen suhteen sen satamissa. Jollei tämä johtopäätös tunnu lukijastaan riittävän vakuuttavalta, voin vain palata ratkaisuehdotukseni johtoajatukseen siitä, ettei tässä asiassa ole ollut tarjolla riittävää tosiasiallista ja oikeudellista perustaa hyödyllisen ratkaisun antamiseen. Kantaja on päättänyt saattaa ratkaistaviksi merkittäviä kysymyksiä kilpailua rajoittavien sopimusten solmimisesta sekä määräävän markkina-aseman mahdollisesta olemassaolosta ja väärinkäytöstä sellaisessa kansallisessa oikeudenkäyntimenettelyssä, jossa ei sallita vastapuolen kuulemista eikä yksityiskohtaisemmin oikeudellisesti arvioida asian kannalta keskeisiä oikeus- eikä tosiasiakysymyksiä. Kun kantajan edustajalta suullisessa käsittelyssä vaadittiin perusteluja tälle valinnalle, hän vetosi siihen viivästykseen, joka kantajalle olisi Italiassa aiheutunut tavanomaiseen kontradiktoriseen oikeudenkäyntimenettelyyn turvautumisesta; tämä argumentti tuskin vastaa oikeudenkäyntimenettelyn oikeudenmukaisuutta koskevien oikeudellisten perusperiaatteiden noudattamisen asettamia vaatimuksia. Täsmällisemmin ilmaistuna, edellä mainittuihin yhdistettyihin asioihin Telemarsicabruzzo ym. esittämässään ratkaisuehdotuksessa julkisasiamies Gulmann painotti erityisesti kilpailuoikeudellisissa asioissa esiintyvää tosiasioiden selvittämistarvetta. Nyt esillä olevassa asiassa, toisin kuin yhteisöjen tuomioistuimessa ratkaistujen asioiden Meng [77] ja Reiff [78] sekä yhdistettyjen asioiden DIP ym. [79] kaltaisissa olosuhteissa, nämä vaatimukset eivät ole täyttyneet.

77 — Asia C-2/91, tuomio 17.11.1993 (Kok. 1993, s. I-5751).

78 — Asia C-185/91, tuomio 17.11.1993 (Kok. 1993, s. I-5801).

79 — Yhdistetyt asiat C-140/94, C-141/94 ja C-142/94, tuomio 17.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3257).

c) 86 artikla

57. Kantajan mukaan Italian valtio on vastuussa kiinnittymispalveluyhteisöjen määräävien markkina-asemien väärinkäytöstä Genovan ja La Spezian satamissa. Nojautuen erityisesti edellä mainitussa asiassa Merci convenzionali porto di Genova annettuun tuomioon kantaja katsoo tämän väärinkäytön ilmenevän kahdella eri tavalla. Ensinnäkin Corsica Ferries on pakotettu turvautumaan sille tarpeettomiin palveluihin; toiseksi näistä pyytämättä tarjotuista palveluista perityt maksut eivät ole olleet asianmukaisessa suhteessa palveluiden tarjoamisesta aiheutuneisiin kustannuksiin, mikä käy ilmi siitä, että nämä maksut perusteettomasti vaihtelevat satamittain. Kustannusten osalta kantaja väittää maksutaksojen paitsi perustuvan pysyvien kiinnittymispalveluiden tarjoamisen kokonaiskustannuksiin myös sisältävän useita muita erilaisia "täydentäviä" osia, kuten yhden prosentin lisäosuuden ANGOPIn yksittäisille kiinnittymispalveluyhteisöille tarjoamasta teknisestä avusta sekä "vakuutusluonteiseen" rahastoon suoritettavan yhden prosentin lisäosuuden. Kantajan mielestä maksutaksoja ei myöskään sovelleta täysin tasapuolisin perustein, koska myönnettävien alennusten perusteita ei sen mukaan ole selvitetty avoimesti. Corsica Ferries katsoo kiinnittymispalveluyhteisöjen Italian nyt tarkasteltavan säännöstön niille myöntämien oikeuksien johdosta tulevan väistämättä käyttäneeksi väärin määräävää markkina-asemiaan. Kiinnittymispalveluyhteisöt eivät sen mielestä lisäksi kuulu perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan mukaisen poikkeuksen piiriin, koska kiinnittymispalvelut eivät ole pidettävissä "yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina".

58. Ei liene yllättävää, että kiinnittymispalveluyhteisöt Italian tukemana kiistävät minkäänlaisen väärinkäytön. Siltä osin kuin kysymys on siitä, että perittyjen maksujen on esitetty ylittäneen tarjottujen palveluiden tosiasialliset kustannukset, nämä yhteisöt vetoavat perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan ja painottavat sovellettavien maksutaksojen olevan välttämättömiä sen mahdollistamiseksi, että kiinnittymispalveluyritykset pystyvät tehokkaasti tarjoamaan yleisiä palveluja. Eri satamissa käytettyjen maksutaksojen väliset eroavuudet aiheutuvat paikallisten olosuhteiden vaikutuksesta, joka otetaan maksujen laskentakaavassa huomioon maksutaksoja määritettäessä käytettävien korjaustekijöiden avulla. Suullisessa käsittelyssä esitettiin, että kiinnittymispalveluyhteisöjen määräävän markkina-aseman väärinkäyttö ei ole haitallisesti kohdistunut Corsica Ferriesiin, koska sille on myönnetty yksi suurimmista maksualennuksista. Vaikka komissio onkin suullisessa käsittelyssä nimenomaisesti esittänyt varauksensa alennusten tarjoamista julkaistuista maksutaksoista koskevan käytännön suhteen, se katsoo, että sataman käyttäjien osallistuminen maksutaksojen vahvistamismenettelyyn näyttäisi takaavan, että vahvistetut maksutaksat eivät ole kohtuuttomia. Komission mielestä on kuitenkin kansallisen tuomioistuimen asia ottaa lopullisesti kantaa maksujen liiallisuuteen, missä yhteydessä on otettava huomioon kiinnittymispalvelujen tarjoamisesta Corsica Ferriesin kaltaisille yrityksille aiheutuvien välittömien kustannuksien lisäksi myös yleisten palvelujen ylläpidosta aiheutuvat kustannukset.

59. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan pelkkä jäsenvaltion menettely sen aikaansaadessa yksinoikeuksia myöntämällä määräävän markkina-aseman ei itsessään ole katsottavissa perustamissopimuksen 86 artiklan

vastaiseksi; [80] jäsenvaltio rikkoo [86 artiklan ja 90 artiklan 1 kohdan] kieltoa vain, jos asianomainen yritys pelkästään sille myönnettyä yksinoikeutta hyödyntämällä tulee käyttäneeksi väärin määräävää markkina-asemaansa. [81] Koska jäsenvaltioilla siten on valta lakisääteisten yksinoikeuksien myöntämiseen yhteisön oikeuden nimenomaisen sääntelyn puuttuessa, ainoa nyt esillä olevassa asiassa ratkaistava kysymys on, merkitseekö satamaviranomaisten menettely niiden vahvistaessa Corsica Ferriesiin sovellettuja portaittaisia maksutaksoja sellaista näiden kiinnittymispalveluyhteisöjen määräävien markkina-asemien väärinkäyttöä, *josta Italian valtio on vastuussa.*

60. Koska nykyisin voimassa oleva yhteisön oikeus ei ole esteenä sille, että Italia myöntää yksinoikeuksia kiinnittymispalveluiden tarjoamiseen satamissaan, tarkasteltavana nyt oleva väitetty väärinkäyttö muodostuu pääasiallisesti sellaisten maksujen perimisestä, jotka ylittivät palveluiden tarjoamisesta aiheutuneet kustannukset sekä kohtuullisen voittomarginaalin. Mielestäni on vaikeaa ymmärtää, kuinka pelkästään palvelun hinnan kansallisen tuomioistuimen osoitetuksi katsomasta liiallisuudesta saattaisi Corsica Ferriesin vireillepanemassa *Codice di procedura civile*n 633 §:n mukaisessa menettelyssä seurata kaikkien suoritettujen maksujen määrääminen palautettaviksi. Oletan kuitenkin seuraavassa, edellä jaksossa IV omaksumani kannan mukaisesti, että kansallinen tuomioistuin saattaisi katsoa suoritettujen maksujen täysimääräisen palauttamisen oikeutetuksi seuraukseksi kaikenlaisesta määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön perustuvasta liiallisten maksujen perinnästä. [82]

61. Nyt esillä olevassa asiassa on väitetty maksutaksojen määrittämiseen käytetyn matemaattisen kaavan sisältävän sellaisen kustannukset ja voittomarginaalin ylittävän osuuden, joka on tarkoitettu kattamaan kiinnittymispalveluiden yleisen tarjoamisen kustannukset. Mielestäni se seikka, voidaanko puheena olevia palveluita pitää 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina "yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä" palveluina, ratkaisee kyseisen ylimääräisen maksuosuuden yhteensoveltuvuuden perustamissopimuksen 86 artiklan kanssa. Yhteisöjen tuomioistuin on vakiintuneesti todennut, että koska kysymyksessä on määräys, jossa sallitaan tietyissä olosuhteissa poikkeaminen perustamissopimuksen säännöistä, siihen vetoamaan oikeutettujen yritysten käsitettä on tulkittava suppeasti. [83] Edellä mainitussa asiassa Merci convenzionali porto di Genova antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että satamatyövoiman tarjoaminen ei välttä-

80 — Ks. esim. edellä alaviitteessä 71 mainittu yhteisöjen tuomioistuimen hiljattain antama tuomio asiassa Job Centre, tuomion 31 kohta.

81 — Ks. edellinen alaviite.

82 — Asiassa 177/78, Pigs and Bacon Commission v. McCarren, 26.6.1979 antamassaan tuomiossa (Kok. 1979, s. 2161, 25 kohta) yhteisöjen tuomioistuin totesi, että silloin, kun maksu on peritty yhteisön oikeuden vastaisesti ja vaikka periaatteessa onkin oikeus sen palautukseen, "kansallisen tuomioistuimen asiana on arvioida kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti kussakin yksittäistapauksessa, onko suoritettu maksu määrättävä kokonaan tai osittain palautettavaksi"; ks. myös asia 222/82, Apple and Pear Development Council v. Lewis, tuomio 13.12.1983 (Kok. 1983, s. 4083, 41 kohta), jonka mukaan "kansallisen tuomioistuimen asiana on ratkaista kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, vastaavatko asianomaiselle henkilölle [maksun perustana olleesta toiminnasta] aiheutuneet välittömät hyödyt osittain tai kokonaan hänen oikeuttaan maksun palauttamiseen".

83 — Ks. asia 127/73, BRT v. SABAM ja Fonior, tuomio 21.3.1974 (Kok. 1974, s. 313, 19 kohta) ja asia C-242/95, GT-Link, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4449, 50 kohta).

mättä ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua, koska tähän toimintaan ei liittynyt muusta taloudellisesta toiminnasta poikkeavia erityispiirteitä, [84] kun taas asiassa GT-Link antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että kaupallisen satamatoiminnan harjoittaminen ei ollut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tuottamista. [85] Nyt esillä olevassa tapauksessa on kuitenkin väitetty, että kansallisten säännösten tavoitteena on sataman turvallisuuden tähden varmistaa yleisten kiinnittymispalvelujen järjestäminen. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa BRT vastaan SABAM ja Fonior antamassaan tuomiossa, kansallisen tuomioistuimen on tutkittava, onko jäsenvaltio tosiasiallisesti antanut yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden tarjoamisen sellaisen yrityksen tehtäväksi, joka vetoaa perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohtaan vapautuakseen noudattamasta perustamissopimuksen sääntöjä. [86] Olen silti vakuuttunut siitä, että jos kansallinen tuomioistuin katsoisi toimivaltaisten Italian merenkulkuviranomaisten antaneen kiinnittymispalveluyhteisöille tällaisen tehtävän, 86 artiklassa tarkoitetun kiellon soveltaminen maksutaksojen siihen lisäosuuteen, joka vastaa kiinnittymispalvelujen yleisestä tarjoamisesta jokaisena ajankohtana ja kaikille Genovan sekä La Spezian satamien käyttäjille aiheutuvia lisäkustannuksia, olisi omiaan 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuin tavoin estämään tämän tehtävän suorittamisen. Tästä syystä tällaisen osuuden lisääminen maksuihin ei olisi 86 artiklan vastaista, kun tilannetta tarkastellaan yhdessä 90 artiklan 1 kohdan kanssa.

VI Ratkaisuehdotus

62. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Tribunale di Genovan esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

1) Perustamissopimuksen 30 artiklan vastaisena ei ole pidettävä jäsenvaltion lainsäädäntöä tai hallintokäytäntöä, jolla kielletään erotuksetta sekä kotimaisten että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden meriliikennettä harjoittavien yritysten aluksia saapumasta ensin mainitun jäsenvaltion satamiin tai lähtemästä niistä, elleivät nämä alukset turvaudu yritysten yksinoikeudella tarjoamiin palveluihin, ja edellytetään näiden meriliikennettä harjoittavien yritysten maksa-

84 — Ks. edellä alaviitteessä 83 mainittu asia, tuomion 27 kohta. Julkisasiamies Van Gerven oli todellakin huomauttanut, että "jos tällaiset toimenpiteet kuuluvat yleisiin tarkoituksiin liittyviin palveluihin, tämä käsite saattaa kattaa käytännöllisesti katsottuna kaikki taloudelliset toiminnot"; ks. hänen ratkaisuehdotuksensa 27 kohta.

85 — Ks. edellä alaviitteessä 83 mainittu asia, erityisesti tuomion 52 kohta.

86 — Ks. edellä alaviitteessä 83 mainittu asia, tuomion 22 kohta.

van näille yrityksille palvelujen todellisiin kustannuksiin nähden suhteettomia palkkioita.

2) Perustamissopimuksen 59 artikla ja 22.12.1986 annettu neuvoston asetus N:o 4055/86 eivät ole esteenä sille, että jäsenvaltio velvoittaa kaikki meriliikennettä harjoittavat yritykset niiden sijoittautumisvaltiosta riippumatta turvautumaan niiden alusten käydessä ensin mainitun jäsenvaltion satamissa satamaanpääsypalveluihin, joita tarjoavat yksinoikeuksien haltijat näissä satamissa.

3) Perustamissopimuksen 86 artiklan ja 90 artiklan 1 kohdan vastaisena ei ole pidettävä sitä, että jäsenvaltio myöntää tietylle yritykselle yksinoikeuden tarjota satamaanpääsypalveluja markkinoilla, joita on pidettävä yhteismarkkinoiden olennaisena osana, ja perii sellaisia pakollisia maksuja, jotka saattavat olla suhteettomia suoritettujen palvelujen todellisiin kustannuksiin nähden, jollei ole kyse ilmeisestä väärinkäytöstä, eikä näin varsinkaan ole pelkästään sen johdosta, että maksuihin sisältyy osuus, jonka tarkoituksena on kattaa yleisten kiinnittymispalveluiden ylläpidosta koko maassa aiheutuvat lisäkustannukset.

4) Koska kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt riittävän yksityiskohtaista selvitystä asiasta näiltä osin, kolmanteen kysymykseen on mahdotonta vastata siltä osin kuin se koskee perustamissopimuksen 85 ja 5 artiklan rikkomista.