JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
PHILIPPE LÉGER
6 päivänä heinäkuuta 1995 *

1. Yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi on saatettu jälleen kysymys jäsenvaltion kilpailua rajoittavista säädöksistä asiassa, joka ilmenee seuraavasta.

2. Tavaroiden maantiekuljetusten tariffien vahvistamisesta säädetään kansallisen rekisterin perustamisesta tavaroiden maantiekuljetuksia toisen lukuun suorittavien, tavaroiden maantiekuljetuksien säätelemisestä ja tavaroiden maantiekuljetustariffiasteikon vahvistavan järjestelmän luomisesta 6.6.1974 annetussa italialaisessa laissa nro 298. [1]

3. Rekisterin (johon jokaisen maantiekuljetuksia toisen lukuun suorittavan on kuuluttava) pidosta vastaa keskustoimikunta, jonka kokoonpano edellä mainitun lain nro 298 3 pykälän mukaan on seuraava:

"Keskustoimikunta koostuu:

a) puheenjohtajan tehtäviä hoitavasta valtion neuvonantajasta;

b) kuljetus- ja siviili-ilmailuministeriön neljästä edustajasta; teollisuus-, kauppa- ja käsiteollisuus-, valtion yhtiöiden osakkuuksien, ulkomaankauppa-, maa- ja metsätalous-, sisäasiain-, julkisten töiden sekä talous- ja valtiovarainministeriöstä kustakin yhdestä edustajasta;

c) neljästä alueiden edustajasta, joista yksi edustaa erityisasemassa olevia alueita sekä kolme muuta vastaavasti Italian keskus-, etelä- ja pohjoisaluetta. Nimeämistä koskevat yksityiskohtaiset säännöt vahvistetaan tämän lain täytäntöönpanoasetuksessa;

d) kaikkein merkittävimpien kansallisten toisen lukuun maantiekuljetuksia suorittavien yhdistysten sekä osuustoimintaliikettä edustavien, avustavien ja sen etuja valvovien yhdistysten kahdestatoista edustajasta ...

* Alkuperäinen kieli: ranska.

1 — GURI nro 200, 31.7.1974.

Toimikunnan jäsenet nimitetään kuljetus- ja siviili-ilmailuministeriön asetuksella. Nimittäminen perustuu nimeämiseen, jonka

— a kohdassa tarkoitetun jäsenen osalta esittää Consiglio di Staton presidentti

— b kohdassa tarkoitettujen jäsenten osalta esittävät kyseiset ministeriöt

— d kohdassa tarkoitettujen jäsenten osalta esittävät kyseiset kansalliset yhdistykset.

Kuljetusministeriön neljästä edustajasta kaksi valitaan luvanvaraisen siviililiikenteen ja kuljetusasioiden yleisen osaston virkamiehistä (jotka tällöin siirretään pois tehtävistään) ja kaksi muuta valitaan yleisten ja yhteistoiminta-asioiden yleisen osaston virkamiehistä.

Täytäntöönpanoasetuksella säädetään kansallisten yhdistysten edustavuudesta tämän pykälän d kohdassa ja jäljempänä 4 pykälän f kohdassa tarkoitettujen nimeämisten osalta.

Toimikunta valitsee jäsentensä keskuudesta kaksi varapuheenjohtajaa, joista ainakin toinen on valittava d kohdassa tarkoitettujen edustajien joukosta.

Keskustoimikunnan jäsenten toimikausi on viisi vuotta."

4. Keskustoimikunta vahvistaa sitovan tariffiasteikon seuraavin edellytyksin, joista on säädetty lain 50 pykälässä ja sitä seuraavissa pykälissä.

5. Lain 52 pykälässä säädetään, että

"Jokaisen tariffin laskenta perustuu perushintaan, jolla tarkoitetaan asteikon keskihintaa. Perushinnan määrittämisessä otetaan huomioon vastaavan kuljetuspalvelun sellainen keskimääräinen kustannus, johon on sisällytetty liikekulut sellaisessa hyvin hoidetussa yrityksessä, joka tavanomaisella tavalla hyödyntää kuljetuskalustoaan ja markkinatilannetta kohtuullisen tuoton saamiseksi.

Tariffit voivat vaihdella seuraavien tekijöiden mukaan:

— kuljetusehdot, erityisesti lähetyksen teknisten ja taloudellisten erityisominaisuuksien perusteella;

— liikenneyhteydet:

— toimitusajat;

— tonnistoa koskevat eri edellytykset;

— tavaraluokitukset.

Tämän lisäksi kuljetuksille voidaan vahvistaa erityiset täytäntöönpanoedellytykset ja -hinnat yhden ja saman yrityksen saman lähettäjän lukuun tiettynä aikana kuljettamien tavaroiden kokonaistonniston perusteella."

6. Tariffien vahvistamismenettelystä säädetään edellä mainitun lain nro 298 53 pykälässä, jonka mukaan vahvistamisessa noudatetaan seuraavia vaiheita:

— *ehdotukset* tariffeiksi tekee kuljetus- ja siviili-ilmailuministeriön (jäljempänä ministeriö) alainen keskustoimikunta;

— ministeriö kuulee ehdotuksista alueiden ja niiden elinkeinoalojen merkittävimpiä kansallisia keskusjärjestöjä, joita asia välittömästi koskee;

— ministeriö hankkii ministeriöiden välisen hinta-asiain komitean lausunnon.

7. Ministeriö voi siten toimia vaihtoehtoisesti.

8. Ministeriö voi hyväksyä tariffit ja panna ne täytäntöön asetuksella, joka julkaistaan virallisessa lehdessä 60 päivän kuluessa ehdotuksen vastaanottamisesta.

9. Ministeriö voi myös olla hyväksymättä keskustoimikunnan ehdotusta ja palauttaa ehdotuksen huomautuksineen saman 60 päivän määräajan kuluessa keskustoimikunnan uudelleen käsiteltäväksi.

10. Keskustoimikunta voi tällöin tehdä uudet ehdotukset tai säilyttää tariffiehdotuksensa esittämällä vastahuomautuksia.

11. Jos ministeriö hyväksyy ne, se antaa tätä tarkoittavan asetuksen 60 päivän kuluessa uusien ehdotusten tai vastahuomautusten vastaanottamisesta lukien.

12. Jos ministeriö kieltäytyy vahvistamasta uusia ehdotuksia tai vastahuomautuksia (tai jos se ei saa näitä määräajassa), *se voi toimia niistä riippumatta* ja säätää asetuksella tariffeista, jotka poikkeavat komitean kannasta.

13. Ministeriö voi omasta aloitteestaan myös vaatia tariffien muuttamista. Ministeriön on kuultava keskustoimikuntaa, jonka lausunnosta riippumatta se voi tehdä päätöksen kuultuaan niitä talouselämän edustajia, joita asia välittömästi koskee.

14. Julkaistuissa tariffeissa täsmennetään asteikkojen enimmäis- ja vähimmäisarvot. Tariffien noudattamatta jättämisen varalta on asetettu hallinnollisten seuraamusten uhka.

15. 18.11.1982 annetun ministeriön asetuksen [2] 13 pykälässä sallitaan tietyin edellytyksin se, että kuljetuksen suorittajat voivat poiketa muuten sitovista tariffeista, joko lähettäjän ja kuljetuksen suorittajan välisellä sopimuksella tai sellaisen taloudellisen yleissopimuksen perusteella, joka on tehty kaikkein merkittävimpien, rekisterikeskustoimikunnassa edustettuina olevien kuljetustoiminnan harjoittajien yhdistysten ja käyttäjien yhdistysten välillä.

16. Vuoden 1993 kuluessa Spedizioni Marittima del Golfo Srl (jäljempänä Marittima del Golfo) antoi Centro Servizi Spediporto Srl:n (jäljempänä Spediporto) hoidettavaksi erilaisia huolintatehtäviä (joihin sisältyi kuljetus ja tullimuodollisuuksien hoitaminen), erityisesti

— kuusi maantiekuljetusta, jotka toteutettiin täysin Italian alueella konttien tullessa Kiinasta meritse;

— kaksi maantiekuljetusta, jotka toteutettiin täysin Italian alueella konttien tullessa Indonesiasta meritse;

— yksi maantiekuljetus, jotka toteutettiin täysin Italian alueella tavaroiden tullessa Espanjasta maanteitse.

2 — GURI nro 342, säännönmukainen lisäys, 14.12.1982.

17. Kuljetuksista huolehtivat italialaiset yritykset.

18. Marittima del Golfo kieltäytyi suorittamasta mainitun lain nro 298 säännösten mukaisesti huolinta- ja kuljetuspalveluista saamaansa laskua sen ylihintaan vedoten.

19. Spediporto saattoi Tribunale di Genovan käsiteltäväksi vaatimuksen 9 839 611 Italian liiran (ITL) maksumääräyksen antamiseksi. Myös velallisena oleva yhtiö saattoi tuomioistuimen käsiteltäväksi torjuntakanteen puolustautuakseen maksumääräyskanteelta.

20. Kansallinen tuomioistuin pyytää vastausta seuraaviin kolmeen ennakkoratkaisukysymykseen:

"1) Onko ETY:n perustamissopimuksen 3 artiklan f kohta, 5, 30, 85, 86 (ja mahdollisesti 90) artikla yhteensopiva niiden kansallisten säännösten kanssa,

a) joiden perusteella toisen lukuun suoritettavien tavaroiden maantiekuljetusten tariffit määrätään toimikunnassa, jonka toimintaan osallistuvat (etujärjestöjensä edustajina) maantiekuljetusten harjoittajien yrityksiä edustavien yhdistysten edustajat ja/tai yksityisten henkilöiden välisin sopimuksin siten, että mainitut tariffit sitovat kaikkia taloudellisia toimijoita sen jälkeen, kun julkinen valta on hyväksynyt ne laeista nro 162/93 ja nro 298/74 sekä 18.11.1982 annetusta ministeriön asetuksesta ilmenevässä menettelyssä;

b) joilla mahdollistetaan:

— vapaan hinnanmuodostuksen estäminen;

— velvoittaminen sellaisten sopimusehtojen noudattamiseen, jotka ovat seurausta sellaisten sitovien tariffien soveltamisesta, joita ei ole laskettu palvelun todellisen hinnan perusteella;

— tariffien sitovuuden ulottaminen kaikkiin muihinkin kuljetuspalvelusopimuksiin, millä estetään vapaa hinnanmuodostus myös niiden osalta;

— maantiekuljetuspalvelujen käyttäjien syrjiminen käyttämällä hyväksyttyä tariffia;

— erilaisten ehtojen soveltaminen samankaltaisiin palvelusuorituksiin, koska kuljetuksen suorittajalle on jätetty valinnaisuus tehdä sopimuksia poikkeavin ehdoin;

— kuljetuksen suorittajan ja toimeksiantajan välisten sopimussuhteiden muuttaminen, jolloin toimeksiantajalle kuitenkin jää riski joutua kuljetusyritysten oikeuteen haastamaksi maksetun hinnan ja tariffin välisen eron vuoksi;

— sellainen maantiekuljetusten tarjonnan uudelleenjärjestelyn estäminen, jolla tarjontaa pyritään mukauttamaan paremmin käyttäjien vaatimuksia vastaaviksi?

2) Sisältyykö lakiin perustuva, toisen lukuun suoritettavien tavaroiden maantiekuljetusten monopoli ETY:n perustamissopimuksen 90 artiklassa tarkoitettuun yhteisön oikeuden käsitteeseen?

Jos vastaus tähän on myöntävä

muodostavatko luvan saaneille yrityksille tunnustetut oikeudet ETY:n perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetun yhteisesti määräävän markkina-aseman väärinkäytön,

vai

onko kyseinen monopoli, sellaisena kuin sitä sovellettavin, edellisessä kysymyksessä mainituin kansallisin säännöksin säädellään ja siltä osin kuin sillä on vaikutusta tuontituotteiden hintoihin, perustamissopimuksen 30 artiklassa tarkoitettuja tuonnin määrällisiä rajoituksia vaikutukseltaan vastaava toimenpide?

3) Onko 'jäsenvaltioiden välisen yhdistetyn tavaroiden kuljetuksen' määritelmää, sellaisena kuin se on esitetty tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY 1 artiklassa, tulkittava siten, että 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten merikuljetuspalvelujen tarjoamisen vapautta koskevan periaatteen

tehokas vaikutus (effet utile) ei tule mitätöidyksi, jolloin kyseistä määritelmää on tulkittava siten, että yhteisön jäsenvaltion lipun alla purjehtivalla laivalla suoritettua tavaroiden kuljetusta on pidettävä vapautettuna silloinkin, kun kolmannen maan ja jäsenvaltion sataman välinen merimatka on kolmannen maan ja jäsenvaltion välisen yhdistetyn kuljetusreitin osa?"

21. Alustava tutkittavaksi ottamista koskeva huomautus: yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseisen Italian tuomioistuimen, jonka käsiteltäväksi on saatettu maksumääräyskanne siviiliprosessilain 633 pykälän ja sitä seuraavien pykälien perusteella, esittämä ennakkoratkaisupyyntö voidaan ottaa tutkittavaksi. [3] Tämän lisäksi, kuten komissio huomauttaa, [4] vastapuolen kuulemisperiaatetta on noudatettu: Marittima del Golfolla on ollut tilaisuus esittää näkemyksensä nostamassaan torjuntakanteessa.

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

22. Ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä yhteisöjen tuomioistuinta pyydetään asiallisesti ottamaan kantaa pääasian osalta siihen, onko Italian tavaroiden maantiekuljetustariffien vahvistamisjärjestelmä yhteensopiva toisaalta EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5 ja 85 artiklan ja toisaalta 3 artiklan g kohdan, 5 ja 86 artiklan kanssa sekä 30 ja 90 artiklan kanssa.

23. Ei ole epäilystäkään siitä, etteikö EY:n perustamissopimuksen ja erityisesti sen 85—90 artiklassa esitettyjä kilpailusääntöjä sovellettaisi myös kuljetussektoriin. [5]

a) *Perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 85 ja 86 artiklan soveltaminen*

24. Tiedetään, että asiassa GB-Inno-BM annetusta tuomiosta [6] alkaen jäsenvaltion kilpailua rajoittavat säännökset ovat kiellettyjä perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan sekä 5 ja 86 (tai 85) artiklan perusteella.

"... jos pitää paikkansa, että 86 artikla on kohdistettu yrityksiin, samalla tavoin pitää paikkansa, että perustamissopimuksessa velvoitetaan jäsenvaltiot olemaan toteuttamatta tai pitämästä voimassa säännöksiä, jotka ovat omiaan mitätöimään tämän määräyksen tehokkaan vaikutuksen." [7]

25. Tätä oikeuskäytäntöä on täsmennetty asiassa Van Eycke, 21.9.1988 annetussa tuomiossa, [8] jossa yhteisöjen tuomioistuin erotti toisistaan kaksi tilannetta: jäsenvaltio rikkoo perustamissopimuksen 3 artiklan g kohtaa,

3 — Ks. esim. yhdistetyt asiat C-332/92, C-333/92 ja C-335/92, Eurico Italia ym., tuomio 3.3.1994 (Kok. 1994, s. I-711, 11 kohta ja sitä seuraavat kohdat) sekä julkisasiamies Darmonin ratkaisuehdotus tähän tuomioon, 19 ja 20 kohta.

4 — Komission huomautusten s. 15 ranskankielisessä käännöksessä.

5 — Yhdistetyt asiat 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 ja 213/84, Asjes ym., tuomio 30.4.1986 (Kok. 1986, s. 1425) sekä asia C-185/91, Reiff, tuomio 17.11.1993 (Kok. 1993, s. I-5801, 12 kohta).

6 — Asia 13/77, tuomio 16.11.1977 (Kok. 1977, s. 2115).

7 — 31 kohta.

8 — Asia 267/86, tuomio 21.9.1988 (Kok. 1988, s. 4769).

5 ja 85 artiklaa, (i) kun se asettaa tai suosii yritysten välisiä järjestelyjä ja (ii) kun se kumoaa antamiensa säännösten julkisoikeudellisuuden siirtämällä yksityisille toimijoille vastuun taloudellisia väliintulotoimia koskevista päätöksistä. [9]

26. Yhteisöjen tuomioistuin sovelsi asiassa Reiff annetussa tuomiossa [10] tätä kaksinkertaista testiä Saksan tavaroiden maantiekuljetusten sitovia tariffeja koskeviin saksalaisiin säännöksiin. Seuraavassa tätä testiä sovelletaan italialaisiin säännöksiin.

27. Ensimmäisenä esitetyssä kohdassa (i) perustamissopimuksen 3 artiklan g kohtaa, 5 ja 85 artiklaa ei rikota, jollei kyse ole *yritysten välisestä järjestelystä.* Asiassa Meng [11], asiassa Ohra Schadeverzekeringen [12] ja edellä mainitussa asiassa Reiff annetuissa tuomioissa yhteisöjen tuomioistuin on torjunut näkemyksen, että jäsenvaltion kilpailunrajoitusta koskevien säännösten kielto ulottuisi tapaukseen, jossa nämä säännökset tekevät yritysten välisen järjestelyn *hyödyttömäksi* sen vuoksi, että kyseisillä säännöksillä on samat vaikutukset.

28. On siten ensiarvoisen tärkeää määritellä tarkemmin sitä, mitä tarkoitetaan yritysten välisellä järjestelyllä. Onko keskustoimikunnan hyväksymässä ehdotuksessa tavaroiden maantiekuljetusten tariffeiksi kyse yritysten välisestä järjestelystä?

29. Vastaus on kieltävä ainakin neljästä syystä:

— tämän toimikunnan kokoonpano, johon kuuluu 17 julkisen vallan edustajaa ja 12 kaikkein merkittävimpien kansallisten maantiekuljetuksia suorittavien yhdistysten edustajaa, sulkee pois sen, että kysymys olisi yritysten välisestä järjestelystä: kuljetussektorin yritysten edustajat ovat vähemmistönä toimikunnassa;

— toimikunnan valtaoikeudet rajoittuvat tiukasti siihen, että se tekee *ehdotuksia*, jotka eivät sido ministeriötä;

— toimikunnan on noudatettava eräitä arviointiperusteita, jotka on määritelty edellä mainitussa laissa nro 298 ja täsmennetty Italian tasavallan presidentin 9.1.1978 antamassa asetuksessa nro 56;

— toimikunta ei ole ainoa ehdotuksia tekevä toimielin, joka ministeriöllä on käytössään. Sen on otettava huomioon ne huomautukset, joita esittävät sellaiset julkiset, muut kuin taloudelliset toimielimet, kuten alueiden edustajat ja lisäksi sen on otettava huomioon ministeriöiden välisen hinta-asiain komitean sitovat toimintaohjeet.

9 — 16 kohta.
10 — Mainittu edellä alaviitteessä 5.
11 — Asia C-2/91, tuomio 17.11.1993 (Kok. 1993, s. I-5751).
12 — Asia C-245/91, tuomio 17.11.1993 (Kok. 1993, s. I-5851).

30. Ovatko viranomaiset yritysten välisen järjestelyn puuttuessa siirtäneet yksityisille taloudellisille toimijoille omaa toimivaltaansa kuljetustariffien vahvistamisen osalta? (ii)

31. Tässä asiassa ei voida väittää, että valtio olisi siirtänyt päätöksentekovaltaansa yksityisille taloudellisille toimijoille, koska keskustoimikunnalla on vain ehdotuksen tekovaltaa ja koska ministeriö voi omaa harkintavaltansa käyttäen sivuuttaa komitean tekemät arviot.

32. Tämän lisäksi ainoastaan sillä perusteella, että säännökset annetaan vasta kyseisen toiminnan harjoittajien edustajien kanssa käytävän yhteistoimintamenettelyn jälkeen, toimivaltaa ei voida katsoa siirretyn edellä mainitussa asiassa Van Eycke annetussa tuomiossa tarkoitetulla tavalla. Tämän tuomion 19 kohdassa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että

"... kyseisistä säännöksistä johtuu, että viranomaisille on jätetty valta itse vahvistaa talletusten enimmäiskorko ja että tätä vastuuta ei ole siirretty yhdellekään yksityiselle toimijalle. Näitä säännöksiä on siten pidettävä julkisoikeudellisina. Niiden luonnetta ei aseta kyseenalaiseksi pelkästään se pääasian kantajan korostama seikka, että 13.3.1986 annetun kuninkaallisen asetuksen perusteluissa todetaan, että se on hyväksytty luottolaitosyhdistysten edustajien kanssa käydyn yhteistoimintamenettelyn jälkeen."

33. Edellä mainitun 18.11.1982 annetun ministeriön asetuksen 13 pykälän perusteella tehdyistä yleissopimuksista on huomattava, että niillä ei ole kilpailua rajoittavaa vaikutusta, vaan niillä päinvastoin lisätään yritysten toimintamahdollisuuksia sallimalla poikkeus "tariffiasteikkojen" soveltamisesta.

34. Vastaavasti kuin perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisedellytyksenä on yritysten välisen järjestelyn osoittaminen, 86 artiklaan on mahdollista vedota pätevästi ainoastaan, jos voidaan osoittaa määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä.

35. Asiassa Hoffmann-LaRoche vastaan komissio annetussa tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin määritteli määräävän markkina-aseman väärinkäytöksi tilanteen, jossa "... yrityksen taloudellisesti vahva asema antaa sille vallan estää tehokkaan kilpailun jatkuminen kyseisillä markkinoilla ja mahdollisuuden toimia huomattavan itsenäisesti verrattuna kilpailijoihinsa, asiakkaisiinsa ja myös kuluttajiin nähden". [13]

36. Perustamissopimuksen 86 artiklan sanamuodon mukaisesti yhteisöjen tuomioistuin

13 — Asia 85/76, tuomio 13.2.1979 (Kok. 1979, s. 461, 38 kohdan kolmas alakohta).

on hyväksynyt sen, että määräävän markkina-aseman voivat muodostaa "yksi tai useampi yritys". [14]

Yhteisöjen tuomioistuin toisti tämän kannan asiassa Almelo ym. äskettäin antamassaan tuomiossa

"Perustamissopimuksen 86 artiklassa kielletään väärinkäyttö, joka johtuu määräävästä asemasta, joka yhdellä tai usealla yrityksellä on yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla ..." [15]

Tuomiossa täsmennettiin kuitenkin tällaisessa tapauksessa yhteisen määräävän markkina-aseman edellyttäneen, että

"... ryhmän yritykset ovat riittävässä määrin sidoksissa toisiinsa voidakseen toteuttaa samansuuntaista toimintaa markkinoilla". [16]

37. Tällainen tilanne on täysin erilainen verrattuna nyt kysymyksessä olevaan markkina-rakenteeseen eli Italian kansallisten maantiekuljetusten markkinoihin. Kuten komissio huomauttaa, näillä markkinoilla toimii 200 000 yritystä, jotka ovat pääasiallisesti pienehköjä eikä niillä ole varsinaista organisaatiota ("pienyritykset"). Ne ovat perustaneet lukuisia, usein keskenään erimielisiä ammatillisia yhdistyksiä, joista eräät ovat edustettuina keskustoimikunnassa. [17] Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin vahvistaa tämän. [18]

Koska kyseisillä markkinoilla toimivat eri yritykset eivät ole keskenään taloudellisesti sidoksissa toisiinsa, on tarpeetonta tutkia perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitetun väärinkäytön esiintymistä.

b) *Perustamissopimuksen 30 artiklan soveltaminen*

38. Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tekemässä päätöksessä kansallinen tuomioistuin katsoo, että Italian tavaroiden maantiekuljetustariffeja koskevat säädökset ja erityisesti vuoden 1974 lain nro 298 edellä mainittu 3 pykälä [19] olisivat ristiriidassa 30 artiklan kanssa. Olen tästä eri mieltä kahdesta keskeisestä syystä.

39. Ensiksikin katson, että riidanalaiset säännökset koskevat kuljetuspalvelujen

14 — Yhdistetyt asiat 40/73—48/73, 50/73, 54/73—56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975 (Kok. 1975, s. 1663, 376 kohta ja sitä seuraavat kohdat) sekä yhdistetyt asiat T-68/89, T-77/89 ja T-78/89, SIV ym. v. komissio, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 10.3.1992 (Kok. 1992, s. II-1403, 340 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

15 — Asia C-393/92, tuomio 27.4.1994 (Kok. 1994, s. I-1477, 40 kohta).

16 — Edellisessä alaviitteessä mainitun tuomion 42 kohta.

17 — Komission huomautusten s. 22, toinen kappale ranskankielisessä käännöksessä.

18 — Ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyn päätöksen s. 7, toinen kappale ranskankielisessä käännöksessä.

19 — Tämä säännös on esitetty ratkaisuehdotukseni 3 kohdassa.

tarjontaa eivätkä tavaroiden vapaata liikkuvuutta.

40. EY:n perustamissopimuksen 61 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan "palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä".

Niinpä tavaroiden kuljetusta koskevien kansallisten säännösten arvioinnista perustamissopimuksen 30 artiklan määräysten perusteella seuraisi se, että perustamissopimuksen 59 artiklan ja sitä seuraavien artiklojen tehokas vaikutus mitätöityisi.

Tämän ongelman välttämiseksi katson, siten kuin julkisasiamies Lenz asiassa Peralta esittämässään erittelyssä ja ratkaisuehdotuksessa toteaa, että tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja palvelujen tarjonnan vapautta koskevien määräysten soveltamisalat olisi rajattava toisistaan siten, että "... palvelujen vapaata tarjontaa säätelevät määräykset koskevat kaikkia niitä tilanteita, joissa tavaroiden vapaan liikkuvuuden rajoittuminen on pelkkä heijastus palveluihin kohdistuvasta rajoituksesta ..." [20]

41. Toiseksi, nyt käsiteltävänä olevassa asiassa ei ole mitenkään osoitettu, että riidanalaiset hinnoittelua koskevat säännökset, joita sovelletaan erotuksetta kansallisiin ja muista maista tuotuihin tuotteisiin, asettaisivat muualta tuodut tuotteet epäedullisempaan asemaan kansallisiin tuotteisiin verrattuna. [21]

Siten asiassa Peralta annetun tuomion mukaisesti ja kun vielä todetaan, että riidanalaisissa säännöksissä "... ei tehdä minkäänlaista eroa kuljetettujen tavaroiden alkuperän suhteen, että niiden tavoitteena ei ole säädellä tavarakauppaa muiden jäsenvaltioiden kanssa ja että ne rajoittavat vaikutukset, jotka niillä saattaa olla tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen, ovat liian satunnaisia ja välillisiä, jotta näissä säännöksissä asetettua velvoitetta voitaisiin pitää sellaisena, joka on omiaan rajoittamaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa ..." [22], ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin toteaisi ratkaisussaan, että kansalliset riidanalaiset säännökset eivät ole vastoin perustamissopimuksen 30 artiklaa.

c) *Perustamissopimuksen 90 artiklan soveltaminen*

42. Kansallinen tuomioistuin kysyy myös kyseisten kansallisten säännösten yhteensoveltuvuutta perustamissopimuksen 90 artiklan kanssa.

43. Todettakoon, ettei ole mitenkään esitetty, että kyseiset yritykset olisivat julkisia

20 — Julkisasiamies Lenzin ratkaisuehdotuksen 51 kohta asiassa C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994 (Kok. 1994, s. I-3453).

21 — Ks. erityisesti komission huomautusten s. 24, viimeinen kappale sekä s. 25, ensimmäinen ja toinen kappale ranskankielisessä käännöksessä.

22 — Alaviitteessä 20 mainitun tuomion 24 kohta.

yrityksiä tai perustamissopimuksessa tarkoitettujen erityisoikeuksien tai yksinoikeuksien haltijoita taikka yrityksiä, jotka tuottaisivat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja. Tietysti tämän asian ratkaisee kansallinen tuomioistuin lähtökohtanaan ne arviointiperusteet, jotka yhteisöjen tuomioistuin sille antaa. Esitetyistä asiakirjoista ilmenee kuitenkin, että tässä riita-asiassa kyseiset yritykset

— eivät ole rinnastettavissa julkisiin yrityksiin [23] tai yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja; [24]

— eivät ole perustamissopimuksessa tarkoitettujen erityisoikeuksien tai yksinoikeuksien haltijoita. [25] Siten Italian maantiekuljetuksia koskeva tilanne ei ole mitenkään verrattavissa tilanteeseen, jossa lainsäätäjä myöntää yritykselle monopolin yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla. [26] Tässä asiassa kilpailu markkinoilla ei lopu lainsäädäntötoimien vuoksi sen johdosta, että markkinat varattaisiin vain yhdelle toimijalle, [27] koska lainsäädännössä rajoitutaan ainoastaan sääntelemään itse markkinoille pääsyä ja niillä jo toimivien yritysten tiettyjä toimintatapoja. [28]

44. Joka tapauksessa, olettaen että Italian valtio olisikin antanut maantiekuljetusyrityksille erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia, jäsenvaltioiden tai kyseisten viranomaisten olisi lisäksi pitänyt toteuttaa tai pitää voimassa "toimenpiteitä" [29], jotka olisivat ristiriidassa perustamissopimuksen muiden sellaisten määräysten kanssa, joita sovelletaan yhdessä perustamissopimuksen 90 artiklan kanssa.

45. Olen osoittanut, ettei kilpailusääntöjä eikä muita kansallisen tuomioistuimen mainitsemia perustamissopimuksen määräyksiä ole rikottu. [30] Perustamissopimuksen 90 artiklan määräykset eivät siten sovellu tähän asiaan.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

46. Tätä ennakkoratkaisukysymystä ei ole selvästi muotoiltu. Ilmeisestikin kansallinen tuomioistuin kysyy, ovatko perustamissopimuksen 30, 86 ja 90 artiklan kanssa yhteensoveltuvia ne kansalliset lainsäädännölliset ja hallinnolliset säännökset, joissa asetetaan maantiekuljetuksille "lakiin perustuva monopoli" (kiintiöityjen kuljetuslupien myöntämisjärjestelmä [31]).

47. Ottaen huomioon, että ennakkoratkaisupyyntöä koskevassa päätöksessään kansallinen tuomioistuinkin viittaa siihen, että "...

23 — 90 artiklan 1 kohta.

24 — 90 artiklan 2 kohta.

25 — 90 artiklan 1 kohta.

26 — Asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994 (Kok. 1994, s. I-1783, 40 kohta).

27 — Edellä on todettu, että näillä markkinoilla toimii 200 000 yritystä (ratkaisuehdotukseni 37 kohta).

28 — Ks. komission huomautusten s. 26 ranskankielisessä käännöksessä.

29 — Ilmaisu ymmärrettynä kaikkein laajimmassa merkityksessään sisältäen lainsäädännölliset, hallinnolliset ja yksittäistapausta koskevat toimenpiteet kuten myös suositukset, kannustimet, hallinnolliset ohjeet ...

30 — Ks. edellä esitetyt päätelmäni ratkaisuehdotukseni 24—40 kohdassa.

31 — Ennakkoratkaisukysymyksen esittämisestä tehdyn päätöksen s. 8 neljäs kappale ranskankielisessä käännöksessä.

kuljetuslupien kiintiöintijärjestelmällä ... ei itsessään ole osaa käsiteltävänä olevan riita-asian päätösharkinnassa ...", [32] ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin jättäisi tutkimatta tämän ennakkoratkaisukysymyksen.

48. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisessa menettelyssä yhteisöjen tuomioistuin ei ole toimivaltainen "... jos sille esitetyillä kysymyksillä ei ole mitään yhteyttä pääasian oikeudenkäynnin tosiseikkoihin tai kohteeseen ja jos ne eivät ole objektiivisesti arvioiden tarpeellisia ratkaisun antamiseen siinä ..." [33]

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

49. Tämä ennakkoratkaisukysymys koskee sitä, miten on tulkittava periaatetta kuljetuspalvelujen tarjonnan vapaudesta, sellaisena kuin se on toteutettu tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetulla neuvoston direktiivillä 92/106/ETY [34] sekä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 4055/86 [35]. Asiasisällöltään tämä ennakkoratkaisukysymys koskee sitä, että estääkö tällainen periaate jäsenvaltiota soveltamasta sitovaa kansallista maantiekuljetusten tariffijärjestelmää niihin kuljetuksenharjoittajiin, jotka ovat sijoittautuneet tähän samaan jäsenvaltioon ja joiden kuljetukset ovat jatkoa kolmannen maan ja mainitun jäsenvaltion välisille merikuljetuksille.

50. Aluksi on tutkittava, kuuluuko kysymyksessä oleva riita-asia näiden yhteisön säädösten soveltamisalaan.

51. Direktiiviä 92/106 sovelletaan ainoastaan jäsenvaltioiden välisiin tavaroiden yhdistettyihin kuljetuksiin. [36]

52. Ne yhdistetyt meri- ja tiekuljetukset, joista pääasiassa on kysymys, ovat lähtöisin yksinomaan kolmansista maista. [37]

53. Tästä seuraa siten, että kyseistä yhteisön säädöstä ei voida soveltaa nyt käsiteltävänä olevaan asiaan.

54. Asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan asetus koskee ainoastaan jäsenvaltioiden välisiä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä merikuljetuspalveluja.

32 — Ennakkoratkaisukysymyksen esittämisestä tehdyn päätöksen s. 9 neljäs kappale ranskankielisessä käännöksessä.

33 — Edellä alaviitteessä 26 mainitussa asiassa Corsica Ferries annetun tuomion 14 kohta sekä tässä kohdassa esitetyt viittaukset oikeuskäytäntöön.

34 — EYVL L 368, s. 38.

35 — EYVL L 378, s. 1.

36 — Ks. direktiivin 1 artiklan toinen kohta.

37 — Ks. ratkaisuehdotukseni 16 kohta.

55. Merikuljetuspalvelu määritellään saman artiklan 4 kohdassa, jossa säädetään

"Tätä asetusta sovellettaessa jäsenvaltioiden välisinä merikuljetuspalveluina sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisinä merikuljetuspalveluina pidetään, jos niitä yleensä tarjotaan maksua vastaan:

a) *yhteisön sisäistä liikennettä:*

matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan *laitteiston* välillä;

b) *yhteisön ja kolmansien maiden välistä liikennettä:*

matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin kolmannen maan sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan *laitteiston* välillä."

Toisin sanoen merikuljetuspalvelu päättyy saavuttaessa satamaan tai rannikon edustalla sijaitsevalle laitteistolle. Tästä seikasta johtuu, että tämä yhteisön säädös ei sovellu nyt käsiteltävänä olevaan asiaan.

56. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin toteaisi ratkaisussaan:

"1) EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 30, 85, 86 ja 90 artiklan kanssa eivät ole ristiriidassa jäsenvaltion sellaiset kansalliset säännökset, joissa velvoitetaan soveltamaan tavaroiden kansallisiin maantiekuljetuksiin tariffeja, jotka viranomainen vahvistaa ennalta määrättyjen arviointiperusteiden nojalla ja sellaisen toimikunnan ehdotuksesta, jossa enemmistönä ovat julkisen vallan edustajat ja vähemmistönä ovat edustettuna kuljetusyritysten edustajat, kun näistä tariffeista on lisäksi mahdollista poiketa soveltamalla kuljetusyritysten ja käyttäjien yhdistysten välisiä taloudellisia yleissopimuksia.

2) Tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/106/ETY sekä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86 eivät estä sitä, että jäsenvaltio soveltaa kansallisten maantiekuljetusten sitovaa tariffijärjestelmää alueelleen sijoittautuneisiin kuljetustoiminnan harjoittajiin, vaikka kyseiset kuljetukset ovat jatkoa kolmannen maan ja mainitun jäsenvaltion välisille merikuljetuksille."