YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
16 päivänä maaliskuuta 1983 *

Asiassa 266/81,

jonka Corte suprema di cassazione on saattanut ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen ensin mainitussa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (SIOT), Trieste,

vastaan

Ministero delle finanze, Ministero della marina mercantile, Circoscrizione doganale di Trieste ja Ente autonomo del porto di Trieste,

sekä kuudessa muussa edelliseen yhdistetyssä asiassa, joissa on pääkanteen, vastakanteen tai välitoimien osalta samat tai osittain samat asianosaiset,

ennakkoratkaisun yhteisöjen tuomioistuimen toimivallasta tulkita tullitariffeja ja kauppaa koskevaa yleissopimusta (GATT), sen vaikutuksesta että yhteisö tuli jäsenvaltioiden sijalle kyseisen yleissopimuksen velvoitteiden täyttämisen osalta, GATTin määräysten vaikutuksesta sisäiseen oikeusjärjestykseen, GATTin 5 artiklan 3 kohdan, ETY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 113 artiklan 1 kohdan sekä 18.3.1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 542/69 ja 21.11.1972 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2813/72 tulkinnasta fiskaalisten maksujen ja satamamaksujen osalta, joista säädetään 28.2.1974 annetussa laki-asetuksessa nro 47, joka muutettiin 16.4.1974 annetuksi laiksi nro 117, sekä yksityisten oikeussubjektien oikeuksista näiden maksujen ollessa lainvastaisia,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti J. Mertens de Wilmars, jaostojen puheenjohtajat P. Pescatore, A. O'Keeffe ja U. Everling sekä tuomarit A. J. Mackenzie Stuart, G. Bosco, O. Due, K. Bahlmann ja Y. Galmot,

julkisasiamies: G. Reischl,
kirjaaja: P. Heim,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Corte suprema di cassazione on esittänyt 21.5.1981 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 6.10.1981, ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla neljä ennakkoratkaisukysymystä, jotka koskevat:

- ETY:n perustamissopimuksen 90, 113 ja 177 artiklan, yhteisön passituksesta 18.3.1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 542/69 (EYVL N:o L 77, s. 1) ja passitusmenettelyn sääntöjen soveltamisesta tehdystä Euroopan talousyhteisön ja Itävallan tasavallan sopimuksesta 21.11.1972 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2813/72 (EYVL N:o L 294, s. 86) tulkintaa,

- 30.10.1947 tehdyn tullitariffeja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen (jäljempänä GATT-sopimus) vaikutusta yhteisössä sekä mainittuun yleissopimukseen sisältyvän kauttakulkuvapautta koskevan 5 artiklan tulkintaa,

voidakseen arvioida alppien yli rakennetun öljyputken kautta Saksan liittotasavaltaan ja Itävallan tasavaltaan kuljetetusta öljystä 28.2.1974 annetun asetuksen (decreto-legge) nro 47, joka muutettiin 16.4.1974 annetuksi laiksi nro 117 (jäljempänä asetus nro 47), mukaisesti kannettujen lastaus- ja purkausmaksujen yhteensoveltuvuutta yhteisön oikeuden ja mahdollisesti GATT-sopimuksen määräysten kanssa.

2 Oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee, että kysymykset on esitetty useissa asioissa, joissa asianosaisina ovat toisaalta Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (SIOT), italialainen yhtiö, joka vastaa alppien yli rakennetun öljyputken Italian alueella olevan Triesten ja Itävallan rajan välisen osan rakentamisesta ja hoidosta, sekä toisaalta Ministero delle finanze (valtiovarainministeriö), Ministero della marina mercantile (kauppalaivastosta vastaava ministeriö), Circoscrizione doganale di Trieste (Triesten tullipiiri) ja Ente autonomo del porto di Trieste (Triesten itsenäinen satamalaitos) ja jotka koskevat riidanalaisten maksujen kantamista raakaöljystä, joka puretaan SIOT:n laitteilla ja kuljetetaan jalostamoihin, joista osa sijaitsee Saksan liittotasavallassa ja osa Itävallan tasavallassa.

Asian tausta

3 On muistettava, että ennen esillä olevan asian perustana olevan asetuksen soveltamista Italia kantoi 9.2.1963 annetun lain nro 82 nojalla "purkamismaksua" maahantuoduista tavaroista ja "satamamaksuksi" kutsuttua maksua tietyissä satamissa, muun muassa Triesten satamassa, lastatuista ja puretuista tavaroista, niiden lähtöpaikasta tai määräpaikasta riippumatta. Ensin mainittua maksua ei sovellettu SIOT:n purkamaan öljyyn, koska se ei ollut tuontiin tarkoitettu. Jälkimmäisen maksun osalta laissa säädettiin nimenomaisesta vapautuksesta Triesten satamassa kauttakulkuliikenteessä oleville tavaroille.

4 Yhteisöjen tuomioistuin vahvisti asiassa 34/73, Variola, 10.10.1973 antamassaan ennakkoratkaisutuomiossa (Kok. 1973, s. 981), että ensiksi mainitun kaltainen maksu, joka määrätään erityisesti maahan tuoduille tuotteille, on luokiteltava vaikutukseltaan tullia vastaavaksi maksuksi ja on siten ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa. Samaan aikaan komissio oli nostanut samaa "purkamismaksua" koskevan jäsenyysvelvoitteen noudattamatta jättämistä koskevan kanteen, joka on kirjattu numerolla 172/73 (EYVL N:o C 99, 20.11.1973, s. 4). Edellä mainitun tuomion johdosta Italia muutti lainsäädäntöään asetuksella nro 47. Purkamismaksu korvattiin "valtion purkamis- ja lastausmaksulla" (jäljempänä fiskaalinen maksu), jota sovelletaan tavaroiden lähtöpaikasta ja määräpaikasta riippumatta. Komissio arvioi, että riidanalaisen maksun muuttamisen jälkeen yhteisön oikeuden mukaisen velvoitteen noudattamatta jättäminen oli lakannut ja peruutti tämän vuoksi kanteensa (EYVL N:o C 69, 14.6.1974, s. 5). "Satamamaksu" pysyi voimassa 1963 annetun lain yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti, Triesten sataman kauttakulkuliikenteelle aikaisemmin myönnetyn poikkeuksen poistamista lukuun ottamatta.

5 Asetuksen nro 47 voimaan saattamisesta lähtien Italian valtiovarainhallinto on vaatinut kummankin maksun, "fiskaalisen maksun" ja "satamamaksun" suorittamista SIOT:n laitteilla puretusta raakaöljystä, joka kuljetetaan Alppien yli rakennetun öljyputken kautta. SIOT nosti tämän johdosta useita kanteita Tribunale di Triestessä, jotka koskevat 1974 ja 1975 väliselle ajalle sijoittuvia jaksoja. Sen jälkeen SIOT suoritti maksut mutta ilmoitti samalla tekevänsä näiden asioiden käsittelyn lopputulokseen perustuvan varauksen. Koska tuomioistuin hylkäsi kanteet, SIOT valitti Corte d'appello di Triesteen, joka vuorostaan hylkäsi valitukset peräkkäisillä päätöksillä. Tämän jälkeen tehtiin useita valituksia Corte di cassazioneen.

6 Ennakkoratkaisupyynnön mukaan SIOT on esittänyt kansalliseen oikeuteen perustuvien perusteiden lisäksi useita toisaalta yhteisön oikeuteen ja toisaalta GATT-sopimukseen perustuvia väitteitä, joiden mukaan

1) riidanalaisia maksuja ei voida pitää sisäisinä maksuina, vaan vaikutukseltaan tulleja vastaavina maksuina, ja ne ovat siten ETY:n perustamissopimuksen 12 ja 13 artiklan vastaisia,

2) riidanalaiset maksut ovat ristiriidassa GATT-sopimuksen 5 artiklassa määrätyn kauttakulun vapauden kanssa,

3) riidanalaiset maksut ovat ristiriidassa yhteisön passitusmenettelyn kanssa, sellaisena kuin se määritellään asetuksessa (ETY) N:o 342/69, ja yhteisön Itävallan kanssa tekemän passitussopimuksen kanssa, joka saatettiin voimaan asetuksen (ETY) N:o 2813/72 nojalla,

4) riidanalaiset maksut vaikuttavat yhteisön kauppapolitiikkaan ja ovat siten ETY:n perustamissopimuksen 113 artiklan vastaisia,

5) riidanalaiset maksut johtavat ETY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan vastaisiin vakaviin kilpailun vääristymiin, koska ne takaavat julkisille satamapalveluille rahallisia etuja verrattuna yksityiseen yritykseen, jolla on lupa hoitaa ja käyttää omia laitteitaan vastaavissa purkaustoiminnoissa.

7 Corte di cassazione on katsonut, että koska riidanalaiset maksut ovat lastatuista ja puretuista tavaroista kannettavia maksuja ja ne määrätään kaikille tavaroille niiden lähtöpaikasta ja määräpaikasta riippumatta, ne eivät ole tuontimaksuja, vaan perustamissopimuksen 95 artiklassa ja GATT-sopimuksen 3 artiklassa tarkoitettuja sisäisiä maksuja.

8 Näiden arvioiden perusteella Corte di cassazione arvioi, että asiassa on ratkaistava yhteisön oikeuteen liittyviä tulkintaongelmia, jotka koskevat yhteisön passitusta koskevaa asetusta, Itävallan kanssa tehtyä passitussopimusta, perustamissopimuksen 113 artiklaan sisältyviä yhteistä kauppapolitiikkaa koskevia sääntöjä ja 90 artiklaan sisältyviä kilpailusääntöjä.

9 Corte di cassazione katsoo myös olevan epäselvää, ovatko riidanalaiset maksut yhteensoveltuvia GATT-sopimuksen kauttakuljetusvapautta koskevan 5 artiklan kanssa. Ottaen huomioon Corte di cassazionen ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä ilmenevät eriävät kannat GATT-sopimuksen sisäisestä vaikutuksesta, sellaisina kuin ne ilmaistaan yhdistetyissä asioissa 21–24/72, International Fruit Company v. Produktschap voor Groenten en Fruit, 12.12.1972 annetussa tuomiossa (Kok. 1972, s. 1219), asiassa 9/73, Schlüter v. Hauptzollamt Lörrach, 24.10.1973 annetussa tuomiossa (Kok. 1973, s. 1135) ja asiassa 38/75, Nederlandse Spoorwegen v. Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen, 11.11.1975 annetussa tuomiossa (Kok. 1975, s. 1439), Corte di cassazione pitää nyt tarpeellisena pohtia tätä ongelmaa uudelleen ottaen huomioon, että yhteisö tuli jäsenvaltioiden sijalle GATT-sopimuksen velvoitteiden täyttämisen osalta, kuten yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut edellä mainituissa tuomioissa.

10 Näiden ongelmien ratkaisemiseksi Corte di cassazione on esittänyt neljä ennakkoratkaisukysymystä, joiden sanamuoto on seuraava:

a) Alustava kysymys: Kun yhteisö tuli jäsenvaltioiden sijalle GATT-sopimuksessa määrättyjen velvoitteiden täyttämisen osalta, ovatko kyseisen sopimuksen määräykset sellaisia säädöksiä, joiden tulkinta kuuluu yhteisöjen tuomioistuimen perustamissopimuksen 177 artiklan mukaiseen ennakkoratkaisutoimivaltaan, myös jos kansallista tuomioistuinta pyydetään soveltamaan niitä tai ainakin tulkitsemaan niitä yksityisten oikeussubjektien välisissä suhteissa muita tarkoituksia varten kuin yhteisön säädöksen pätevyyden arvioimiseksi?

b) Jos vastaus edelliseen kysymykseen on myöntävä: Mitkä ovat vaikutukset (ja jos niissä on ajallisia eroja, missä aikajärjestyksessä), jotka aiheutuvat yhteisön ja jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksessä siitä, että yhteisö tuli jäsenvaltioiden sijalle GATT-sopimuksessa määrättyjen velvoitteiden täyttämisen osalta? Onko kansallisen tuomioistuimen, jotta se saisi perusteen tulkita tai soveltaa myöhemmin annettua kansallista säännöstä, jota pidetään sopimuksen määräysten vastaisena, katsottava – noudattaen tältä osin perustamissopimuksen 177 artiklassa määrättyä toimivallan jakoa – että GATT-sopimuksella on erityisesti seuraavassa kysymyksessä mainittu-

jen määräysten osalta pelkän kansainvälisen sitoumuksen asema ilman välitöntä vaikutusta sisäisessä oikeusjärjestyksessä vai että sillä on myös vaikutuksia sisäisessä oikeusjärjestyksessä yksityisten oikeussubjektien välisissä suhteissa ja jälkimmäisessä tapauksessa että se on samassa tai ensisijaisessa asemassa sen kanssa ristiriidassa olevaan kansalliseen säännökseen nähden?

c) Jos vastaus kysymykseen a on myöntävä ja vastaus kysymykseen b mikä tahansa, kansallisen säännöksen tulkintaa varten tarvittavien suuntaviivojen antamiseksi kansalliselle tuomioistuimelle: Kielletäänkö GATT-sopimuksen 5 artiklan 3 kohdan määräysten mukaan muista kuin sopimusvaltioista tuotujen mutta sopimusvaltioiden markkinoille tarkoitettujen tavaroiden osalta kansallista lainlaatijaa säätämästä, ja jos kielletään niin missä rajoissa ja millä edellytyksillä, maksujen (kuten kaikissa maan merisatamissa puretuista ja lastatuista tavaroista kannettavan fiskaalisen maksun ja ainoastaan tietyissä näistä satamissa puretuista ja lastatuista tavaroista kannettavan satamamaksun, joista maksuista säädetään 28.2.1974 annetun laki-asetuksen nro 47, joka on muutettu 16.4.1974 annetuksi laiksi nro 117, 2 artiklan 1 ja vastaavasti 2 kohdassa) soveltamisesta sekä kotimaisiin tai kotimaisina pidettäviin tuotteisiin että maahan tuotuihin tuotteisiin näiden tuotteiden purkauksen ja lastauksen yhteydessä sopimusvaltion merisatamissa, kun nämä maksut määrätään maahan tuoduille tuotteille myös kun ne on tuotu kolmannesta maasta ja ovat kansallisella alueella ainoastaan kauttakuljetettavina, koska niiden määräpaikka on toinen sopimusvaltio ja myös jos – tämä koskee näistä maksuista erityisesti sellaisia, jotka määrätään tietyissä satamissa, joita hoitaa osan maksuista saavat itsenäiset viranomaiset – purkaus- ja lastaustoimet ja myöhemmän kuljetuksen lopullisille määrämarkkinoille suorittaa yksinomaan taloudellinen toimija käyttäen itse rakentamiaan, hoitamiaan ja kunnossa pitämiään rakenteita ja laitteita siten, että julkinen satamalaitos ei suorita mitään välittömiä ja erityisiä palveluja?

d) Edellä esitettyihin kysymyksiin a, b ja c annetuista vastauksista riippumatta:

1. Kielletäänkö kansallista lainlaatijaa – niiden periaatteiden mukaan, joihin yhteisön oikeusjärjestys perustuu kilpailun vapauden ja yhteisen kauppapolitiikan alalla, ottaen erityisesti huomioon perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja vastaavasti 113 artiklan 1 kohdan määräykset, ja liittyen 18.3.1969 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 342/69 ja 21.11.1972 annetussa neuvoston

asetuksessa (ETY) N:o 2813/72 määriteltyyn erityiseen yhteisön passitusmenettelyyn – ja jos kielletään niin missä rajoissa, millä edellytyksillä ja mitä, erityisesti muodollisia, tavaran lähtöpaikkaa ja passitusmenettelyä koskevia vaatimuksia noudattaen, säätämään maksujen (kuten valtion kaikissa maan merisatamissa puretuista ja lastatuista tavaroista kannettavan fiskaalisen maksun ja ainoastaan tietyissä näistä satamista puretuista ja lastatuista tavaroista kannettavan satamamaksun, joista maksuista säädetään 28.2.1974 annetun laki-asetuksen nro 47, joka on muutettu 16.4.1974 annetuksi laiksi nro 117, 2 artiklan 1 ja vastaavasti 2 kohdassa) kantamisesta sekä kotimaisiin tai kotimaisina pidettäviin tuotteisiin että maahan tuotuihin tuotteisiin näiden tuotteiden purkauksen ja lastauksen yhteydessä jäsenvaltion merisatamissa, kun nämä maksut määrätään maahan tuoduille tuotteille myös kun ne on tuotu kolmannesta maasta ja ovat kansallisella alueella ainoastaan kauttakuljetettavina, koska niiden määränpää on Saksan liittotasavallan tai Itävallan markkinat ja myös jos – tämä koskee näistä maksuista erityisesti sellaisia, jotka määrätään tietyissä satamissa, joita hoitaa osan maksuista saavat itsenäiset viranomaiset – purkaus- ja lastaustoimet ja myöhemmän kuljetuksen lopullisille määrämarkkinoille suorittaa yksinomaan taloudellinen toimija käyttäen itse rakentamiaan, hoitamiaan ja kunnossa pitämiään rakenteita ja laitteita siten, että julkinen satamalaitos ei suorita mitään välittömiä ja erityisiä palveluja?

2. Onko yksityisellä oikeussubjektilla siinä tapauksessa, että tällaisten maksujen kantaminen kielletään, oikeussuojakeinoa kansallisessa tuomioistuimessa tällä perusteella suoritettujen määrien takaisin saamiseksi tai valtion vaatiman maksun välttämiseksi?

11 Koska ETY:n perustamissopimuksessa ei nimenomaisesti määritellä kauttakuljetustavaroiden asemaa, Corte di cassazione käsittelee ensisijaisesti kysymystä GATT-sopimuksen oikeusvaikutuksesta ja tulkinnasta, koska sen 5 artiklaan sisältyy yhteisön oikeudesta poiketen tähän ongelmaan liittyviä nimenomaisia määräyksiä. Corte di cassazione ottaa esiin vain toissijaisesti kysymyksiä yhteisön oikeuteen liittyvistä seikoista, jotka sen mukaan saattavat olla ongelman kannalta merkityksellisiä, eli yhteistä talouspolitiikkaa koskeva 113 artikla, julkisiin yrityksiin sovellettavia kilpailusääntöjä koskeva 90 artikla, yhteisön passitusta koskeva asetus ja Itävallan kanssa tehty passitussopimus.

12 GATT-sopimuksen 5 artiklan soveltamisen osalta on todettava, että sopimuksen 24 artiklan 8 kohdan mukaan yhteisöä on pidettävä yhtenä ainoana tullialueena, koska ETY:n perustamissopimuksen 9 artiklan mukaan sen perustana on tulliliitto. Tästä seuraa, että GATT-sopimuksen määräyksillä säännellään ainoastaan yhteisön suhteita muihin sopimuspuoliin eikä niitä voida soveltaa yhteisön sisällä.

13 Yhteisöjen tuomioistuin arvioi, että tämän vuoksi on aiheellista ensisijaisesti määritellä kauttakuljetustavaroiden asema yhteisön oikeuden kannalta. Yhteisöjen tuomioistuin tarkastelee siten aluksi neljättä kysymystä (d) yhdessä kolmannen kysymyksen (c) kanssa erottaen tavaroihin sovellettavat menettelyt sen mukaan, ovatko ne kauttakuljetettavina jäsenvaltioon – esillä olevassa asiassa Saksan liittotasavaltaan – vai kolmanteen maahan, eli Itävaltaan.

Yhteisön passitusmenettely

14 Kysymyksessä d Corte di cassazione pyytää ratkaisemaan, onko sellaisen kauttakuljetustavaroihin kohdistuvan maksun kantaminen, joka määrätään erottelematta kaikille tavaroille lastauksen tai purkauksen perusteella niiden lähtö- ja määräpaikasta riippumatta, yhteensoveltuva niiden periaatteiden kanssa, joihin yhteisön oikeusjärjestys perustuu, ja erityisesti yhteisön passitusta koskevan asetuksen (ETY) N:o 542/69 kanssa, jos purkaus- ja lastaustoimet ja myöhemmän kuljetuksen lopullisille määrämarkkinoille suorittaa yksinomaan taloudellinen toimija käyttäen itse rakentamiaan, hoitamiaan ja kunnossa pitämiään rakenteita ja laitteita siten, että julkinen satamalaitos ei suorita mitään välittömiä ja erityisiä palveluja.

15 Kysymyksessä c pyydetään ratkaisemaan, ovatko näin määritellyt maksut yhteensoveltuvat GATT-sopimuksen 5 artiklan 3 kohdan kanssa.

16 ETY:n perustamissopimuksen toisen osan I osaston 1 luvussa perustettu tulliliitto edellyttää välttämättä, että tavaroiden vapaa liikkuvuus jäsenvaltioiden välillä varmistetaan. Tavaroiden liikkuvuus ei voi olla täysin vapaata, jos jäsenvaltioilla olisi mahdollisuus jollakin tavalla rajoittaa kauttakuljetustavaroiden liikkuvuutta tai estää se. Siten tulliliitosta johtuen ja jäsenvaltioiden keskinäisen edun mukaisesti on hyväksyttävä tavaroiden kauttakulkuvapauden yleinen periaate yhteisön alueella. Tätä periaatetta tukee myös perustamissopimuksen 36 artiklaan sisältyvä "kauttakuljetusta" koskeva maininta.

17 Tässä yhteydessä on huomattava, että samaan kauttakulkuvapauden yleiseen periaatteeseen perustuvat myös yhteisön passitusta koskeva asetus (ETY) N:o 542/69 ja sen korvaava 13.12.1976 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 222/77 (EYVL N:o L 38, s. 1), joissa on säädetty useista kauttakuljetusta helpottavista hallinnollisista toimenpiteistä. Kummankin asetuksen johdanto-osassa yhdistetään kauttakuljetusten helpottamiseksi toteutetut toimenpiteet tulliliiton olemassaoloon, tullialueen yhtenäisyyteen ja täydellisen tavaroiden vapaan liikkuvuuden tarpeeseen yhteisössä.

18 Lisäksi on korostettava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo korostanut yhdistetyissä asioissa 37/73 ja 38/73, Diamantarbeiders v. NV Indiamex ja Association de fait De Belder, 13.12.1973 antamassaan tuomiossa (Kok. 1973, s. 1609), että vaikka vaikutukseltaan tulleja vastaavia maksuja koskeva kielto mainitaan ainoastaan perustamissopimuksen tulliliittoa käsittelevän luvun 1 jaksossa (12–17 artiklat), joka koskee jäsenvaltioissa vapaassa vaihdannassa olevia tuotteita, mutta ei saman luvun 2 jaksossa (18–29 artiklat), joka koskee suoraan kolmansista maista tuotuja tuotteita, tämä ei merkitse sitä, että tällaisia maksuja voidaan ottaa käyttöön tai edelleen kantaa jälkimmäisten tuotteiden osalta. Kuten edellä mainitussa tuomiossa todetaan, yhteisen tullitariffin käyttöön ottamisen tavoitteena on yhtenäistää tullit, joita kannetaan yhteisön rajoilla kolmansista maista tuoduista tuotteista, jotta vältettäisiin kaupan vinoutuminen suhteissa näihin maihin sekä vapaan sisäisen liikkuvuuden tai kilpailun edellytysten vääristyminen. Samoilla perusteilla kauttakulkumaksuja koskevan nimenomaisen kiellon puuttuminen mainituista määräyksistä ei voi merkitä sitä, että jäsenvaltiot saisivat ottaa käyttöön tai edelleen kantaa tällaisia maksuja, sillä ne ovat ristiriidassa tulliliiton kanssa ja etenkin tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteen kanssa, joka on yhteismarkkinoiden perustana.

19 Siksi on katsottava, että jäsenvaltiot rikkovat yhteisön kauttakulkuvapauden periaatetta kantaessaan kauttakulkumaksuja tai muita kauttakuljetukseen liittyviä maksuja alueellaan olevista kauttakuljetustavaroista.

20 Edellä määritellyn kauttakulkuvapauden vastaisina ei kuitenkaan voida pitää kuljetuskustannusten tai kauttakuljetukseen liittyvistä muista palveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi kannettavia maksuja.

21 Tältä osin on todettava, että kyseisten palvelujen huomioon ottaminen ei saa rajoittua palveluihin, jotka liittyvät suoraan ja nimenomaisesti tavaroiden liikkuvuuteen, kuten Corte di cassazionen esittämästä kysymyksestä käy ilmi. Kuljetuskustannusten kattamiseksi kannettavina maksuina on pidettävä myös maksuja, jotka perustuvat niihin yleisimpiin etuihin, joita saadaan sellaisten satamien

vesialueiden ja laitteiden käytöstä, joiden purjehduskelpoisuudesta ja kunnossapidosta huolehtiminen kuuluu viranomaisille.

22 Lopuksi voidaan todeta, että kauttakuljetustavaroiden maksujärjestelmää koskevat yhteisön oikeuden periaatteet vastaavat olennaisilta osiltaan tämän alan kansainvälisessä sopimuskäytännössä kehitettyjä sääntöjä.

23 Esitettyyn kysymykseen on siten vastattava, että yhteisön tulliliitto, jolle on tunnusomaista tavaroiden vapaa liikkuvuus, edellyttää kauttakulkuvapautta yhteisössä. Tästä vapaudesta seuraa, että jäsenvaltio ei saa kantaa alueensa kautta muista jäsenvaltioista tai muihin jäsenvaltioihin kuljetettavista tavaroista kauttakulkumaksuja tai kauttakuljetukseen liittyviä muita veroja ja maksuja. Näin määritellyn kauttakulkuvapauden vastaisina ei kuitenkaan voida pitää kuljetuskustannusten tai kauttakuljetukseen liittyvistä muista palveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi kannettavia maksuja. Tässä yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon tavaroiden liikkumiseen suoraan ja erityisesti liittyvien palvelujen lisäksi myös yleisemmät edut, jotka saadaan sellaisten satamien vesialueiden ja laitteiden käytöstä, joiden purjehduskelpoisuudesta ja kunnossapidosta huolehtiminen kuuluu viranomaisille.

24 On kansallisen tuomioistuimen asia arvioida riidanalaisten maksujen yhteensoveltuvuus näin määritellyn kauttakulkuvapauden kanssa, ottaen huomioon kaikki asiaan liittyvät näkökohdat.

25 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohtaa koskevaan kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Passitusmenettely suhteissa Itävaltaan

26 Siltä osin kuin kysymykset c ja d liittyvät Itävaltaan kauttakuljetettavaan öljyyn sovellettavaan menettelyyn, ne koskevat pääasiallisesti perustamissopimuksen 113 artiklaan sisältyvien yhteisen talouspolitiikan toteuttamista koskevien yhteisön oikeussääntöjen tulkintaa. Kysymyksessä d pyydetään ratkaisemaan, ovatko edellä määritellyt maksut ristiriidassa 113 artiklan määräysten ja yhteisön Itävallan kanssa tekemän passitussopimuksen kanssa, jota kyseisen artiklan perusteella annettu asetus (ETY) N:o 2813/72 koskee. Siten kysymyksen c on katsottava koskevan myös Itävaltaan kuljetettavasta öljystä kannettavan riidanalaisen maksun yhteensoveltuvuutta GATT-sopimuksen 5 artiklan 3 kohdan kanssa, koska GATT-sopimuksen määräykset sitovat yhteisöä Itävallan suhteen.

27 Tähän on todettava, että Itävallan kanssa tehty passitussopimus ei sisällä mitään kauttakuljetustavaroiden maksujärjestelmään liittyvää sopimuspuolten välistä nimenomaista sitoumusta. Ainoa määräys, joka tältä osin on otettava huomioon, on siten GATT-sopimuksen 5 artikla, jonka mukaan "kauttakulku on oleva vapaa jokaisen sopimuspuolen alueen läpi – – kauttakulkua varten toisten sopimuspuolten alueelta tai alueelle" (2 kohta). Saman artiklan 3 kohdan mukaan, johon Corte di cassazione viittasi, kielletään tullien, läpikulkutullien tai muiden läpikulun yhteyteen säädettyjen maksujen paitsi kuljetuskulujen ja sellaisten maksujen, jotka vastaavat läpikulkuun liittyviä hallinnollisia menoja tai kustannuksia suoritetuista palveluksista, kantaminen sopimuspuolten välillä.

28 Koska edellä mainitulla määräyksellä ei voi olla välitöntä oikeusvaikutusta yhteisön oikeudessa yhteisöjen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa 21–24/72, International Fruit Company v. Produktschap voor Groenten en Fruit, 12.12.1972 antamassaan tuomiossa (Kok. 1972, s. 1219) ilmaisemista syistä, jotka ovat edelleen pätevät, yksityiset eivät voi vedota siihen Itävaltaan kauttakuljetettavista tavaroista kannettavaa lastausmaksun ja purkamismaksun kaltaista maksua vastaan. Tämä ei millään tavalla rajoita yhteisön velvollisuutta varmistaa suhteissaan kolmansiin valtioihin, jotka ovat GATT-sopimuksen osapuolia, että sopimuksen määräyksiä noudatetaan.

29 Vaikka perustamissopimuksen 113 artiklassa annetaan yhteisölle toimivalta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet yhteisen kauppapolitiikan alalla, on kuitenkin todettava, että tämä määräys ei itsessään sisällä riittävän täsmällistä oikeudellista arviointiperustetta riidanalaisten passitusmenettelyn tutkimista varten.

30 Esitettyyn kysymykseen on siten vastattava, että ei ole mitään oikeussääntöä, johon yksityiset oikeussubjektit voisivat vedota Itävaltaan kauttakuljetettavista tavaroista kannettavaa riidanalaisen lastausmaksun ja purkamismaksun kaltaista maksua vastaan.

31 Näin ollen on ilmeistä, että koska GATT-sopimuksen 5 artiklaa ei voida soveltaa yhteisön passitusmenettelyyn ja koska tällä määräyksellä ei ole välitöntä oikeusvaikutusta Itävaltaan suuntautuvan kauttakulkuliikenteen osalta, kysymykseen a ja b ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

36 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Saksan liittotasavallan hallitukselle, Ranskan tasavallan hallitukselle, Italian tasavallan hallitukselle, Tanskan kuningaskunnan hallitukselle, Alankomaiden kuningaskunnan hallitukselle ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukselle sekä Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Corte suprema di cassazionen 21.5.1981 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) **Yhteisön tulliliitto, jolle on tunnusomaista tavaroiden vapaa liikkuvuus, edellyttää kauttakulkuvapautta yhteisössä. Tästä vapaudesta seuraa, että jäsenvaltio ei saa kantaa alueensa kautta muista jäsenvaltioista tai muihin jäsenvaltioihin kuljetettavista tavaroista kauttakulkumaksuja tai kauttakuljetukseen liittyviä muita veroja ja maksuja.**

Näin määritellyn kauttakulkuvapauden vastaisina ei kuitenkaan voida pitää kuljetuskustannusten tai kauttakuljetukseen liittyvistä muista palveluista aiheutuvien kustannusten kattamiseksi kannettavia maksuja. Tässä yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon tavaroiden liikkumiseen suoraan ja erityisesti liittyvien palvelujen lisäksi myös yleisemmät edut, jotka saadaan sellaisten satamien vesialueiden ja laitteiden käytöstä, joiden purjehduskelpoisuudesta ja kunnossapidosta huolehtiminen kuuluu viranomaisille.

2) **Ei ole mitään oikeussääntöä, johon yksityiset oikeussubjektit voisivat vedota sellaista lastausmaksun tai purkausmaksun kaltaista maksua vastaan, jota Italiassa kannetaan Itävaltaan kauttakuljetettavista tavaroista 28.2.1974 annetun laki-asetuksen nro 47, joka muutettiin 16.4.1974 annetuksi laiksi nro 117, nojalla.**

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe Everling

Mackenzie Stuart Bosco Due Bahlmann Galmot

Julistettiin Luxemburgissa 16 päivänä maaliskuuta 1983.

P. Heim
kirjaaja

J. Mertens de Wilmars
presidentti