

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)
5 päivänä lokakuuta 1995 *

Asiassa C-96/94,

jonka Tribunale di Genova (Italia) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa riita-asiassa,

Centro Servizi Spediporto Srl

vastaan

Spedizioni Marittima del Golfo Srl,

ennakkoratkaisun EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 30, 85, 86 ja 90 artiklan, sekä 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 (EYVL L 378, s. 1) samoin kuin tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY (EYVL L 368, s. 38) tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja F. A. Schockweiler (esittelevä tuomari), tuomarit G. F. Mancini, J. L. Murray, G. Hirsch ja H. Ragnemalm,

julkisasiamies: P. Léger,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Centro Servizi Spediporto Srl: n puolesta asianajaja P. Schiaffino, Genova,

— Spedizioni Marittima del Golfo Srl: n puolesta asianajajat A. Dani, G. Conte ja G. Giacomini, Genova,

— Italian hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisista riita-asioista huolehtivan osaston johtaja, professori U. Leanza, avustajanaan avvocato dello Stato P. G. Ferri,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään S. Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, avustajaan barrister N. Green,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen neuvonantaja G. Marengo ja oikeudellisen osaston virkamies V. Di Bucci,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Centro Servizi Spediporto Srl:n, Spedizioni Marittima del Golfo Srl:n ja Italian hallituksen, asiamiehenään avvocato dello Stato D. Del Gaizo,

sekä komission esittämät suulliset huomautukset 4.5.1995 pidetyssä suullisessa käsittelyssä,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.7.1995 pidetyssä käsittelyssä esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Tribunal di Genova on 7.3.1994 tekemällään ja yhteisöjen tuomioistuimeen 21.3.1994 saapuneella päätöksellä saattanut yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti kolme ennakkoratkaisukysymystä EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 30, 85, 86 ja 90 artiklan, sekä 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 (EYVL L 378, s. 1) samoin kuin tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY (EYVL L 368, s. 38) tulkinnasta voidakseen ratkaista, onko Italian tavaroiden maantiekuljetusriffien vahvistamisesta annettu lainsäädäntö yhteensopiva näiden säännösten kanssa.
- 2 Nämä ennakkoratkaisukysymykset on esitetty asiassa kuljetusyhtiö Centro Servizi Spediporto Srl (jäljempänä Centro Servizi) vastaan Spedizioni Marittima del Golfo Srl (jäljempänä Marittima del Golfo), jossa Centro Servizi vaatii Marittima del Golfolta sen lukuun suorittamiensa maantiekuljetusten hinnan maksamista.

- 3 Tavaroiden maantiekuljetuksista säädetään Italiassa toisen lukuun tavaroiden maantiekuljetuksia suorittavien kansallisen rekisterin perustamisesta, tavaroiden maantiekuljetuksien säätelemisestä ja tavaroiden maantiekuljetustariffiasteikon vahvistavan järjestelmän luomisesta 6.6.1974 annetussa laissa nro 298 (GURI nro 200, 31.7.1974, jäljempänä Italian maantiekuljetuslaki).
- 4 Kyseisen rekisterin pidosta vastaa keskustoimikunta, joka tämän lain 3 pykälän mukaan koostuu
- ”a) puheenjohtajan tehtäviä hoitavasta valtion neuvonantajasta;
- b) kuljetus- ja siviili-ilmailuministeriön neljästä edustajasta; teollisuus-, kauppa- ja käsiteollisuus-, valtionyhtiöiden osakkuuksien, ulkomaankauppa-, maa- ja metsätalous-, sisäasiain-, julkisten töiden sekä talous- ja valtiovarainministeriöstä kustakin yhdestä edustajasta;
- c) neljästä alueiden edustajasta ...
- d) työ- ja sosiaaliministeriön oikeudellisesti tunnustamien, kaikkein merkittävimpien kansallisten toisen lukuun maantiekuljetuksia suorittavien yhdistysten sekä osuustoimintaliikettä edustavien, avustavien ja sen etuja valvovien yhdistysten kahdestatoista edustajasta ...

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

— a kohdassa tarkoitetun jäsenen osalta esittää Consiglio di Stato presidentti;

- b kohdassa tarkoitettujen jäsenten osalta esittävät kyseiset ministeriöt;

 - d kohdassa tarkoitettujen jäsenten osalta esittävät kyseiset kansalliset yhdistykset.”
- 5 Italian maantiekuljetuslain 1 pykälän kolmannen momentin, 26 ja 41 pykälän mukaan tavaroiden maantiekuljetusten suorittaminen toisen lukuun edellyttää rekisteriin merkitsemistä ja hallinnollisen luvan saamista.
- 6 Tämän lain 50 pykälässä ja sitä seuraavissa pykälissä säädetään sitovasta tariffiasteikosta, jolla asetetaan vähimmäis- ja enimmäistariffi.
- 7 Lain 52 pykälässä säädetään:

”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.”

- 8 Italian maantiekuljetuslain 53 pykälän mukaan ehdotukset kuljetustariffeiksi ja niiden erityisiksi soveltamishdoiksi sekä ehdotukset niihin myöhemmin tehtävistä muutoksista tekee kuljetus- ja siviili-ilmailuministeriön alainen keskustoimikunta. Ehdotukset annetaan hyväksyttäväksi mainitulle ministeriölle, joka kuultuaan ehdotuksista alueiden ja niiden elinkeinoalojen, joita asia välittömästi koskee, kansallisia keskusjärjestöjä, tekee ministeriöiden välisen hinta-asiain komitean sitovien toimintaohjeiden perusteella päätöksen tariffeista ja soveltamishdoista muutokseen, ja päätös pannaan asetuksella täytäntöön.

- 9 Jos ministeriö ei hyväksy ehdotuksia, ne palautetaan keskustoimikunnalle uusien ehdotusten tai vastaehdotusten tekemistä varten. Jos uudestaan ehdotukset tai vastaehdotukset eivät täytä ministeriön vaatimuksia, sillä on oikeus muuttaa alunperin esitettyjä ehdotuksia ja panna ne sen jälkeen asetuksella täytäntöön.
- 10 Vahvistettujen tariffien noudattamatta jättämisen varalta taloudellisille toimijoille on asetettu hallinnollisten seuraamusten uhka sekä noudattamatta jättämisen toistumisen varalta rangaistustoimien uhka.
- 11 Tariffiasteikon laskentaperusteet on täsmennetty Italian tasavallan presidentin 9.1.1978 antamalla asetuksella nro 56 (GURI nro 77, 18.3.1978).
- 12 Ministeriön 18.11.1982 antamassa asetuksessa (GURIn lisäys nro 342, 14.12.1982), jolla ensimmäisen kerran määritettiin tariffiasteikot, sallitaan eräitä poikkeuksia muuten sitovista tariffeista. Tämän asetuksen 13 pykälässä säädetään, että
- ”yksittäiset sopimukset voidaan tehdä poikkeavin ehdoin ... ainoastaan niiden taloudellisten yleissopimusten perusteella, jotka on tehty kaikkein merkittävimpien, rekisterikeskustoimikunnassa edustettuina olevien kuljetustoiminnan harjoittajien ja käyttäjien yhdistysten välillä ...”
- 13 Kiireellisistä toimenpiteistä toisen lukuun suoritettavien tavaroiden maantiekuljetusten edistämiseksi 29.3.1993 annetun asetuslain nro 82 (GURI nro 73, 29.3.1993), sellaisena kuin se on 27.5.1993 annetulla lailla nro 162 muutettuna (GURI nro 123, 28.5.1993), 3 pykälässä säädettiin alkuperäisesti tulkittuna, että sopimusmääräys, jolla poiketaan lakiin ja/tai 18.11.1982 annetussa ministeriön asetuksessa tarkoitettuihin yleissopimuksiin perustuvista tariffeista, ei ole sallittu.

- 14 Vuoden 1993 kuluessa Marittima del Golfo antoi Centro Servizin suoritettavaksi erilaisia tavaroiden maantiekuljetuksia Italiassa. Tavarat tuotiin osin meritse Kiinasta tai Indonesiasta ja osin maanteitse Espanjasta.
- 15 Näiden kuljetusten osalta Centro Servizi laskutti toimeksiantajaansa ministeriöasetuksessa vahvistettujen tariffien mukaisesti. Marittima del Golfo kieltäytyi maksusta ja vetosi ylihintaan.
- 16 Centro Servizi pyysi Tribunale di Genova antamaan Marittima del Golfolle maksumääräyksen saadakseen suorituksen kuljetuskustannuksistaan.
- 17 Näitä seikkoja koskevassa asiassa Tribunale di Genova on päättänyt lykätä käsittelyä esittääkseen yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”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 menettelystä;

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 yhteisen 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 mitätöidä, 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 kuljetusreit-
tin osa?"

Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

- 18 Tribunale di Genovan esittämä ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys on ymmärrettävä siten, että se koskee asiallisesti sen selvittämistä, ovatko sellaiset jäsenvaltion säännökset, joissa säädetään tavaroiden maantiekuljetustariffit toimikunnan ehdotuksesta viranomaisten hyväksyttäviksi ja täytäntöön pantavaksi, siten kuin Italian maantiekuljetuslaissa säädetään, ristiriidassa perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 85, 86 ja 90 artiklan samoin kuin 30 artiklan kanssa.

Perustamissopimuksen 85, 86 ja 90 artikla

- 19 On syytä aluksi täsmentää, että perustamissopimuksen kilpailusääntöjä sovelletaan kuljetussektoriin (ks. asia C-185/91, Reiff, tuomio 17.11.1993, Kok. 1993, s. I-5801, 12 kohta ja asia C-153/93, Delta Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft, tuomio 9.6.1994, Kok. 1994, s. I-2517, 12 kohta).
- 20 Tämän lisäksi on huomattava, että perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla koskevat ainoastaan yritysten toimintaa ja että niitä ei ole kohdistettu jäsenvaltion lainsäädäntö- tai hallintotoimiin. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla luettuna yhdessä 5 artiklan kanssa asettavat jäsenvaltioille velvoitteen olla toteuttamatta tai pitämättä voimassa säännöksiä, jotka ovat omiaan mitätöimään yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen tehokkaan vaikutuksen (ks. perustamissopimuksen 85 artiklan osalta asia 267/86, Van Eycke, tuomio 21.9.1988, Kok. 1988, s. 4769, 16 kohta; asiassa Reiff annettu tuomio, 14 kohta ja asiassa Delta Schifffahrts- und Speditionsgesellschaft annettu tuomio, 14 kohta sekä perustamissopimuksen 86 artiklan osalta asia 13/77, GB-Inno-BM, tuomio 16.11.1977, Kok. 1977, s. 2115, 31 kohta).

- 21 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut 5 ja 85 artiklaa rikotun silloin, kun jäsenvaltio asettaa tai suosii 85 artiklan vastaisia yritysten välisiä järjestelyjä tai tehostaa niiden vaikutuksia ja silloin, kun se kumoaa antamiensa säännösten julkisoikeudellisuuden siirtämällä yksityisille toimijoille velvollisuuden tehdä päätökset taloudellisista väliintulotoimista (ks. tuomiot asiassa Van Eycke, 16 kohta, asiassa Reiff, 14 kohta ja asiassa Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, 14 kohta).
- 22 Tämän osalta on huomattava, että tuomioissa asiassa Reiff (15 kohta) ja asiassa Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (15 kohta) yhteisöjen tuomioistuin, jonka käsiteltäväksi oli saatettu samankaltaiset kysymykset koskien tavaroiden pitkän matkan maantiekuljetustariffien vahvistamista ja kaupallisia jokiliikennetariffeja Saksassa, katsoi, että voidakseen antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen on ensiksi selvitettävä voidaanko senkaltaisista säännöksistä, joista jutun pääasiassa on kyse, tehdä se johtopäätös, että yritykset ovat toteuttaneet perustamissopimuksen 85 artiklassa tarkoitetun keskinäisen järjestelyn.
- 23 Italian maantiekuljetuslain kaltaisista kansallisista säännöksistä on ensin huomattava, että keskustoimikunta koostuu 17:stä julkisen vallan edustajasta ja 12:sta talouselämän yhdistysten edustajan vähemmistöstä.
- 24 On lisättävä, että laatiessaan ehdotuksiaan keskustoimikunnan on noudatettava eräitä julkista etua koskevia arviointiperusteita, jotka on määritelty laissa ja täsmennetty mainitussa Italian tasavallan presidentin antamassa asetuksessa nro 56.
- 25 Näistä päätelmistä johtuu, että senkaltaisen tavaroiden maantiekuljetusten tariffien vahvistamisjärjestelmän, jollainen Italian maantiekuljetuslailla on luotu, mukaisesti toimikunnassa tehtyjä ehdotuksia ei voida pitää sellaisina taloudellisten toimijoiden välisinä järjestelyinä, jotka viranomaiset ovat määränneet, edistäneet tai joiden vaikutuksia ne ovat edistäneet.

- 26 On toiseksi tutkittava, siten kuin yhteisöjen tuomioistuim on todennut tuomiois-
saan asiassa Reiff (20 kohta) ja asiassa Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft
(19 kohta), onko niin, että julkinen valta ei ole siirtänyt toimivaltaansa tariffien
vahvistamisen osalta yksityisille taloudellisille toimijoille.
- 27 Tämän osalta on todettava, että Italian maantiekuljetuslaissa säädetään, että keskus-
toimikunta tekee toimivaltaiselle ministeriölle ehdotuksen kuljetustariffeista ja ni-
iden erityisistä soveltamishdoista antaen ne sen hyväksyttäväksi, hylättäväksi tai
muutettavaksi ennen niiden täytäntöönpanoa.
- 28 On lisättävä, että ennen tariffien hyväksymistä ja niiden täytäntöönpanoa ministe-
riön on kuultava ehdotuksista alueiden ja niiden elinkeinoalojen, jota asia välittö-
mästi koskee, edustajia sekä otettava huomioon ministeriöiden välisen hinta-asiain
komitean sitovat toimintaohjeet.
- 29 Mahdollisuudella tehdä mainitun 18.11.1982 annetun ministeriön asetuksen 13
pykälän perusteella yleissopimus ei ole kilpailua rajoittavaa vaikutusta, vaan sillä
mahdolistetaan eräät poikkeamiset muuten sitovista tariffeista, mikä on siten omi-
aan lisäämään kilpailumahdollisuuksia.
- 30 Näiden päätelmien perusteella on katsottava, että sellaisessa tavaroiden maantiekul-
jetustariffien vahvistamisjärjestelmässä, jollaisesta on kysymys Italian maantiekulje-
tuslailla, julkinen valta ei ole siirtänyt toimivaltaansa yksityisille taloudellisille toi-
mijoille.
- 31 Perustamissopimuksen 3 artiklan g kohtaa, 5 ja 86 artiklaa ei voida soveltaa Italian
maantiekuljetuslain kaltaisiin säännöksiin muutoin, kuin jos voidaan osoittaa, että
antamalla yritykselle mahdollisuus toimia huomattavan itsenäisesti verrattuna

kilpailijoihinsa, asiakkaisiinsa ja myös kuluttajiin nähden, näillä kansallisilla säännöksillä luodaan yritykselle sellainen taloudellisesti vahva asema, joka antaa sille vallan estää tehokkaan kilpailun jatkuminen kyseisillä markkinoilla (asia 85/76, Hoffman-LaRoche v. komissio, tuomio 13.2.1979, Kok. 1979, s. 461, 38 kohta).

- 32 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että perustamissopimuksen 86 artiklassa kielletään väärinkäyttö, joka johtuu määräävästä asemasta, joka yhdellä tai usealla yrityksellä on yhteismarkkinoilla tai niiden merkittäväällä osalla, jos tämä on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (asia C-393/92, Almelo ym., tuomio 27.4.1994, Kok. 1994, s. I-1477, 40 kohta).
- 33 Yhteisen määräävän markkina-aseman olemassaolon toteaminen edellyttää kuitenkin, että kyseiset yritykset ovat riittävässä määrin sidoksissa toisiinsa voidakseen toteuttaa samansuuntaista toimintaa markkinoilla (tuomio asiassa Almelo ym., 42 kohta).
- 34 Tältä osin ei voida katsoa, että kansalliset säännökset, joilla säädetään tavaroiden maantiekuljetustariffien vahvistaminen julkisen vallan tehtäväksi, johtaisi siihen, että taloudelliset toimijat asetetaan yhteiseen määräävään markkina-asemaan, jolle on ominaista keskinäisen kilpailun puuttuminen.
- 35 Näiden päätelmien perusteella on katsottava, että luettuna yhdessä perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan ja 5 artiklan kanssa Italian maantiekuljetuslain kaltaiset säännökset eivät ole vastoin perustamissopimuksen 86 artiklaa.

- 36 Kansallinen tuomioistuin kysyy myös, onko Italian maantiekuljetuslaki yhteensopiva perustamissopimuksen 90 artiklan kanssa.
- 37 Tämän osalta on huomattava, että 90 artikla koskee sen 1 kohdan mukaan julkisia yrityksiä taikka yrityksiä, joille jäsenvaltiot myöntävät erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia ja 2 kohdan mukaan yrityksiä, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja sekä veromonopoleja.
- 38 Italian maantiekuljetuslain kaltaisissa kansallisissa säännöksissä rajoitetaan vahvistamaan markkinoille pääsyn edellytykset ja tietyt yritysten toimintaa koskevat kysymykset, erityisesti hinnan osalta; tämä ei kuitenkaan tee näistä yrityksistä julkisia yrityksiä eikä tällä anneta niille erityisoikeuksia tai yksinoikeuksia eikä tällä myöskään anneta niiden hoidettaviksi yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja.
- 39 Näillä perusteilla on katsottava, että Italian maantiekuljetuslain kaltaiset säännökset eivät ole ristiriidassa 90 artiklan kanssa.

Perustamissopimuksen 30 artikla

- 40 Kansallinen tuomioistuin kysyy myös, onko Italian maantiekuljetuslaki yhteensopiva 30 artiklan kanssa siltä osin kuin siitä johtuen kuljetukset kallistuvat ja siten rajoitetaan muista jäsenvaltioista peräisin olevien tavaroiden tuontia.

- 41 Tältä kohdista riittää, kun todetaan, että Italian maantiekuljetuslain kaltaisissa säännöksissä ei tehdä minkäänlaista eroa kuljetettujen tavaroiden alkuperän suhteen, että sen tavoitteena ei ole säädellä tavarakauppaa muiden jäsenvaltioiden kanssa ja että ne rajoittavat vaikutukset, jotka sillä saattaa olla tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen ovat liian satunnaisia ja epäsuoria, jotta näissä säännöksissä asetettua velvoitetta voitaisiin pitää sellaisena, joka on omiaan rajoittamaan jäsenvaltioiden välistä kauppaa (asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994, Kok. 1994, s. I-3453, 24 kohta ja siinä mainitut viittaukset oikeuskäytäntöön).
- 42 Ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on siten vastattava, että jäsenvaltion säännökset, joissa säädetään tavaroiden maantiekuljetustariffit toimikunnan ehdotuksista viranomaisten hyväksyttäväksi ja täytäntöönpantaviksi, eivät ole ristiriidassa perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 85, 86 ja 90 artiklan tai 30 artiklan kanssa, jos tässä toimikunnassa enemmistönä ovat julkisen vallan edustajat ja vähemmistönä ovat edustettuna ne taloudelliset toimijat, joita asia koskee, ja jos tämän toimikunnan on ehdotuksissaan noudatettava tiettyjä julkiseen etuun liittyviä arviointiperusteita ja jos lisäksi julkinen valta ei luovu oikeuksistaan ottaa huomioon ennen ehdotusten hyväksymistä muiden julkisten ja yksityisten toimielinten huomautukset tai jopa vahvistaa tariffit viran puolesta.

Toinen ennakkoratkaisukysymys

- 43 Toisella ennakkoratkaisukysymyksellä kansallinen tuomioistuin kysyy, ovatko perustamissopimuksen 30, 86 ja 90 artiklan mukaisia ne kansalliset säännökset, joilla asetetaan lakiin perustuva maantiekuljetusten monopoli kiintiöityjen kuljetuslupien myöntämisyjärjestelmän avulla.

- 44 Ennakkoratkaisupyyntöä koskevassa päätöksessään kansallinen tuomioistuin viittaa kuitenkin siihen, että kuljetuslupien kiintiöntijärjestelmällä ei ole osaa päätösharkinnassa siinä riita-asiassa, joka koskee suoritettujen kuljetusten hinnan maksamista.
- 45 Siten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on katsottava, että yhteisöjen tuomioistuin ei ole toimivaltainen antamaan vastausta ennakkoratkaisukysymyksen esittäneelle tuomioistuimelle, jos sille esitetyillä kysymyksillä ei ole mitään yhteyttä pääasian oikeudenkäynnin tosiseikkoihin tai kohteeseen ja jos ne eivät ole objektiivisesti arvioiden tarpeellisia ratkaisun antamiseen siinä (ks. asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994, Kok. 1994, s. I-1783, 14 kohta ja siinä mainitut viitaukset oikeuskäytäntöön).
- 46 Toiseen ennakkoratkaisukysymykseen ei ole tarpeen antaa vastausta.

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

- 47 Kolmannella kysymyksellä ennakkoratkaisupyyntöä esittänyt tuomioistuin haluaa, voidakseen arvioida Italian maantiekuljetuslain yhteensopivuutta kyseisiin säännöksiin, selvittää, sovelletaanko mainittua asetusta N:o 4055/86 ja direktiiviä 92/106 senkaltaisiin kuljetuksiin, joista pääasiassa on kyse.
- 48 Tältä osin on todettava, että direktiiviä 92/106 sovelletaan sen 1 artiklan toisen kohdan mukaan jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden kuljetukseen, mutta ei kolmanesta maasta aloitettaviin yhdistettyihin meri- ja tiekuljetuksiin, kuten pääasiana olevassa riita-asiassa.

- 49 Asetus N:o 4055/86 koskee sen 1 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä palveluja.
- 50 Merikuljetuspalvelun käsite täsmennetään saman artiklan 4 kohdassa, jossa sillä todetaan tarkoitettavan matkustajien tai tavaroiden kuljettamista meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion, taikka kolmannen maan, sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan laitteiston välillä.
- 51 Tämän määritelmän perusteella tässä asetuksessa tarkoitettu merikuljetuspalvelu päättyy saavuttaessa satamaan tai rannikon edustalla sijaitsevalle laitteistolle eikä se siten ulotu enää aluksesta purettujen tavaroiden maantiekuljetukseen.
- 52 Kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen on siten vastattava, että direktiiviä 92/106 ei sovelleta kolmansien maiden ja jäsenvaltioiden välisiin tavaroiden yhdistettyihin kuljetuksiin ja että asetusta N:o 4055/86 ei sovelleta aluksesta purettujen tavaroiden maantiekuljetuksiin.

Oikeudenkäyntikulut

- 53 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Italian ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Tribunale di Genovan 7.3.1994 tekemällä päätöksellä sille esittämät kysymykset seuraavasti:

- 1) Jäsenvaltion säännökset, joissa säädetään tavaroiden maantiekuljetustariffit toimikunnan ehdotuksista viranomaisten hyväksyttäväksi ja täytäntöönpantaviksi, eivät ole ristiriidassa EY:n perustamissopimuksen 3 artiklan g kohdan, 5, 85, 86 ja 90 artiklan tai 30 artiklan kanssa, jos tässä toimikunnassa enemmistönä ovat julkisen vallan edustajat ja vähemmistönä ovat edustettuina ne taloudelliset toimijat, joita asia koskee, ja jos tämän toimikunnan on ehdotuksissaan noudatettava tiettyjä julkiseen etuun liittyviä arviointiperusteita ja jos lisäksi julkinen valta ei luovu oikeuksistaan ottaa huomioon ennen ehdotusten hyväksymistä muiden julkisten ja yksityisten toimielinten huomautukset tai jopa vahvistaa tariffit viran puolesta.
- 2) Tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annettua neuvoston direktiiviä 92/106/ETY ei sovelleta kolmansien maiden ja jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin eikä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 4055/86 sovelleta aluksesta purettujen tavaroiden maantiekuljetuksiin.

Schockweiler

Mancini

Murray

Hirsch

Ragnemalm

Julistettiin Luxemburgissa 5 päivänä lokakuuta 1995.

R. Grass

F. A. Schockweiler

kirjaaja

kuudennen jaoston puheenjohtaja