

ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

5 oktober 1995 *

In zaak C-96/94,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EG-Verdrag van het Tribunale di Genova (Italië), in het aldaar aanhangig geding tussen

Centro Servizi Spediporto Srl

en

Spedizioni Marittima del Golfo Srl,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 3, sub g, 5, 30, 85, 86 en 90 EG-Verdrag, van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen (PB 1986, L 378, blz. 1), alsmede van richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten (PB 1992, L 368, blz. 38),

wijst

* Procestaal: Italiaans.

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: F. A. Schockweiler (rapporteur), kamerpresident, G. F. Mancini, J. L. Murray, G. Hirsch en H. Ragnemalm, rechters,

advocaat-generaal: P. Léger

griffier: L. Hewlett, administrateur

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

- Centro Servizi Spediporto Srl, vertegenwoordigd door P. Schiaffino, advocaat te Genua,
- Spedizioni Marittima del Golfo Srl, vertegenwoordigd door A. Dani, G. Conte en G. Giacomini, advocaten te Genua,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door professor U. Leanza, hoofd van de dienst Diplomatieke geschillen bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde, bijgestaan door P. G. Ferri, avvocato dello Stato,
- de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. Lucinda-Hudson van het Treasury Solicitor's Department als gemachtigde, bijgestaan door N. Green, Barrister,
- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door haar juridisch adviseur G. Marengo en door V. Di Bucci, lid van haar juridische dienst, als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van Centro Servizi Spediporto Srl, Spedizioni Marittima del Golfo Srl, de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door D. Del Gaizo, avvocato dello Stato, en de Commissie ter terechtzitting van 4 mei 1995,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 6 juli 1995,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 7 maart 1994, ingekomen ten Hove op 21 maart daaraanvolgend, heeft het Tribunale di Genova krachtens artikel 177 EG-Verdrag drie prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van de artikelen 3, sub g, 5, 30, 85, 86 en 90 EG-Verdrag, van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen (PB 1986, L 378, blz. 1), en van richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten (PB 1992, L 368, blz. 38), om uitspraak te kunnen doen over de verenigbaarheid met deze bepalingen van de Italiaanse regeling betreffende de vaststelling van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg.

2 Die vragen zijn gerezen in een geding tussen het vervoerbedrijf Centro Servizi Spediporto Srl (hierna: „Centro Servizi”) en Spedizioni Marittima del Golfo Srl (hierna: „Marittima del Golfo”), waarin eerstgenoemde betaling vordert van de prijs van voor rekening van laatstgenoemde verricht wegvervoer.

- 3 In Italië is de sector goederenvervoer over de weg geregeld bij wet nr. 298 van 6 juni 1974 houdende instelling van het nationaal register van vervoerders van goederen over de weg voor rekening van derden, regeling van het goederenvervoer over de weg en invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg (GURI nr. 200 van 31.7.1974; hierna: de „Italiaanse wet”).
- 4 Het bijhouden van het register is opgedragen aan een centraal comité, dat volgens artikel 3 is samengesteld als volgt:

„a) een lid van de Raad van State, dat de functie van voorzitter uitoefent;

b) vier vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Burgerluchtvaart; een vertegenwoordiger van elk van de Ministeries van Industrie, Handel en Ambacht, van Staatsdeelnemingen, van Buitenlandse handel, van Land- en Bosbouw, van Binnenlandse zaken, van Openbare werken, van Financiën en van de Schatkist;

c) vier vertegenwoordigers van de regio's (...)

d) twaalf vertegenwoordigers van de meest representatieve nationale verenigingen van de groep goederenvervoer over de weg voor rekening van derden, alsmede van de door het Ministerie van Arbeid en Sociale zaken juridisch erkende nationale verenigingen voor vertegenwoordiging en bescherming van en steun aan de coöperatieve beweging (...)

De leden van het comité worden benoemd bij besluit van de minister van Verkeer en Burgerluchtvaart. De benoemingen geschieden op voordracht van

— de president van de Raad van State voor het sub a bedoelde lid;

— de respectieve ministers voor de sub b bedoelde leden;

— de respectieve nationale verenigingen voor de sub d bedoelde leden.”

5 Ingevolge de artikelen 1, derde alinea, 26 en 41 van de Italiaanse wet is het verrichten van goederenvervoer over de weg voor rekening van derden onderworpen aan inschrijving in het register en aan het bezit van een administratieve vergunning.

6 In artikel 50 en volgende van deze wet wordt een stelsel van verplichte margetarieven met een maximum- en minimumgrens ingesteld.

7 Artikel 52 luidt:

„Voor de berekening van elk tarief wordt uitgegaan van een basisprijs die in het midden van de marge ligt. Bij de bepaling van de basisprijs wordt rekening gehouden met de gemiddelde kostprijs van de overeenkomstige vervoer verrichtingen, handelskosten inbegrepen, voor ondernemingen die goed worden beheerd en hun vervoercapaciteit onder normale voorwaarden benutten, alsmede met de marktsituatie, en wel in dier voege dat de vervoerondernemingen een billijke vergoeding krijgen.”

8 Volgens artikel 53 van de Italiaanse wet worden de vervoertarieven en de bijzondere toepassingsvoorwaarden alsmede de latere wijzigingen daarvan door het centraal comité aan de minister van Verkeer en Burgerluchtvaart voorgesteld. Op basis van de richtlijnen van het interministerieel prijscomité keurt laatstgenoemde, na de regio's en de nationale confederale vertegenwoordigingen van de rechtstreeks belanghebbende economische sectoren te hebben geraadpleegd, de tarieven, alsmede de voorwaarden en de wijzigingen daarvan goed door ze bij besluit verbindend te verklaren.

- 9 Indien de minister de voorstellen niet aanvaardt, stuurt hij ze terug naar het centraal comité met het oog op nieuwe voorstellen of tegenvoorstellen. Indien de minister de nieuwe voorstellen of tegenvoorstellen niet bevredigend acht, kan hij de aanvankelijk gedane voorstellen wijzigen en deze bij besluit verbindend verklaren.
- 10 Op de niet-naleving door de marktdeelnemers van de vastgestelde tarieven staan administratieve straffen en, bij recidive, tuchtmaatregelen.
- 11 De criteria voor de berekening van de margetarieven zijn met name gepreciseerd door het decreet van de president van de Italiaanse Republiek nr. 56 van 9 januari 1978 (GURI nr. 77 van 18.3.1978).
- 12 Het ministerieel besluit van 18 november 1982 (supplement bij GURI nr. 342 van 14.12.1982), waarbij de margetarieven voor het eerst zijn vastgesteld, staat een aantal afwijkingen van het verplichte tarief toe. Artikel 13 van dit besluit bepaalt, dat
- „particuliere contracten alleen krachtens collectieve economische overeenkomsten tussen de gebruikers en de meest representatieve verenigingen van vervoerders die in het centraal comité van het register zitting hebben, tegen afwijkende voorwaarden kunnen worden gesloten (...)”.
- 13 Artikel 3 van wetsdecreet nr. 82 van 29 maart 1993 houdende dringende maatregelen ten behoeve van de sector goederenvervoer over de weg voor rekening van derden (GURI nr. 73 van 29.3.1993), na wijziging omgezet bij wet nr. 162, van 27 mei 1993 (GURI nr. 123 van 28.5.1993), bepaalt bij wege van authentieke uitlegging, dat een contractueel beding waarbij wordt afgeweken van de tarieven die voortvloeien uit de wet en/of uit collectieve overeenkomsten als bedoeld in het ministerieel besluit van 18 november 1982, niet is toegestaan.

- 14 In de loop van het jaar 1993 belastte Marittima del Golfo Centro Servizi met verschillende goederentransporten over de weg op Italiaans grondgebied. De goederen kwamen nu eens uit China of Indonesië over zee, dan weer uit Spanje over de weg.
- 15 Voor deze transporten bracht Centro Servizi haar opdrachtgeefster de bij ministerieel besluit vastgestelde tarieven in rekening. Marittima del Golfo weigerde te betalen, omdat de prijzen te hoog waren.
- 16 Daarop verzocht Centro Servizi het Tribunale di Genova jegens Marittima del Golfo een bevel tot betaling van de vervoerkosten te geven.
- 17 In het kader van dit geding heeft het Tribunale di Genova de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Is met de artikelen 3, sub f, 5, 30, 85, 86 en eventueel 90 van het Verdrag verenigbaar een nationale regeling die

- a) de vaststelling van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden opdraagt aan een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de verenigingen van wegvervoerondernemingen (die daarin de belangen van hun beroepscategorie behartigen) en/of deze vaststelling aan particuliere overeenkomsten overlaat, en volgens welke die tarieven verbindend worden voor alle marktdeelnemers na goedkeuring door de overheid op de wijze bepaald in de wetten nrs. 162/93 en 298/74 en het ministerieel besluit van 18 november 1982;

b) het mogelijk maakt

- de vrije prijsvorming te belemmeren;

- contractuele voorwaarden op te leggen die voortvloeien uit de toepassing van verbindende tarieven die niet zijn berekend op basis van de werkelijke kostprijs van de verrichte dienst;

- het verbindend karakter van de tarieven uit te breiden tot alle andere contracten die een vervoerverrichting omvatten, welke aldus aan het stelsel van de vrije prijsvorming wordt onttrokken;

- de gebruikers van vervoerdiensten te discrimineren naar gelang van het vastgestelde tarief;

- op gelijkwaardige verrichtingen verschillende voorwaarden toe te passen doordat de vervoerondernemingen afwijkende voorwaarden kunnen bedingen;

- de contractuele betrekkingen tussen vervoeronderneming en klant te wijzigen door deze laatste het risico op te leggen door de vervoeronderneming in rechte te worden aangesproken tot betaling van het verschil tussen de betaalde prijs en het tarief;

- een reorganisatie van de aangeboden wegvervoerdiensten in de zin van een aanpassing aan de eisen van de gebruikers, te beperken?

- 2) Valt het wettelijk monopolie van het goederenvervoer over de weg voor rekening van derden onder het gemeenschapsrechtelijk begrip bedoeld in artikel 90 EEG-Verdrag?

Zo ja,

kunnen de rechten die aan de ondernemingen met een vergunning zijn toegekend, misbruik van een collectieve machtspositie in de zin van artikel 86 EEG-Verdrag opleveren,

of

kan dat monopolie, zoals geregeld bij de in de vorige vraag genoemde nationale regeling, voor zover het van invloed kan zijn op de kostprijs van de ingevoerde produkten, een maatregel van gelijke werking als een kwantitatieve invoerbepanking in de zin van artikel 30 van het Verdrag opleveren?

- 3) Moet de definitie van ‚gecombineerd goederenvervoer tussen Lid-Staten’ in artikel 1 van richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten, aldus worden uitgelegd, dat aan het beginsel van het vrij verrichten van diensten inzake zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen, bedoeld in artikel 1 van verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986, zijn ‚nuttig effect’ niet wordt ontnomen, dat wil zeggen aldus, dat het goederenvervoer ook geliberaliseerd moet worden geacht wanneer het traject over zee, aan boord van een schip dat onder communautaire vlag vaart, tussen een haven van een derde land en een haven van een Lid-Staat, een deel van het traject in het kader van een gecombineerd vervoer tussen een derde land en een Lid-Staat vormt?”

De eerste vraag

- 18 De eerste vraag van het Tribunale di Genova moet aldus worden begrepen, dat zij in wezen erop is gericht te vernemen, of de artikelen 3, sub g, 5, 85, 86 en 90, als ook artikel 30 van het Verdrag zich ertegen verzetten, dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt, dat de tarieven voor goederenvervoer over de weg door de overheid worden goedgekeurd en verbindend verklaard op basis van voorstellen van een comité op een wijze als bepaald in de Italiaanse wet.

De artikelen 85, 86 en 90 van het Verdrag

- 19 Allereerst zij gepreciseerd, dat de mededingingsregels van het Verdrag van toepassing zijn op de vervoersector (zie arresten van 17 november 1993, zaak C-185/91, Reiff, Jurispr. 1993, blz. I-5801, r. o. 12, en 9 juni 1994, zaak C-153/93, Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, Jurispr. 1994, blz. I-2517, r. o. 12).
- 20 Vervolgens zij eraan herinnerd, dat de artikelen 85 en 86 van het Verdrag als zodanig slechts betrekking hebben op het gedrag van ondernemingen en niet op wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen van de Lid-Staten. Volgens vaste rechtspraak volgt evenwel uit de samenhang van de artikelen 85 en 86 met artikel 5 van het Verdrag, dat de Lid-Staten geen maatregelen, zelfs niet van wettelijke of bestuursrechtelijke aard, mogen nemen of handhaven die het nuttig effect van de op de ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken (zie voor artikel 85 van het Verdrag, arrest van 21 september 1988, zaak 267/86, Van Eecke, Jurispr. 1988, blz. 4769, r. o. 16, en arresten Reiff, r. o. 14, en Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, r. o. 14; zie voor artikel 86 van het Verdrag, arrest van 16 november 1977, zaak 13/77, INNO, Jurispr. 1977, blz. 2115, r. o. 31).

- 21 Het Hof heeft geoordeeld, dat de artikelen 5 en 85 worden geschonden wanneer een Lid-Staat het tot stand komen van met artikel 85 strijdige mededingingsregelingen oplegt of begunstigt dan wel de werking ervan versterkt, of aan haar eigen regeling het overheidskarakter ontnemt door de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten tot interventie op economisch gebied aan particuliere marktdeelnemers over te dragen (zie arrest Van Eycke, r. o. 16, arrest Reiff, r. o. 14, arrest Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, r. o. 14).
- 22 In dit opzicht zij eraan herinnerd, dat het Hof in de arresten Reiff (r. o. 15) en Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (r. o. 15), waarin het soortgelijke vragen over de vaststelling van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg over lange afstand of van de tarieven voor de commerciële binnenscheepvaart in Duitsland diende te beantwoorden, heeft geoordeeld, dat teneinde de nationale rechter een zinvol antwoord te kunnen geven, in de eerste plaats moet worden onderzocht, of ten aanzien van een regeling als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, kan worden geconcludeerd, dat er sprake is van een mededingingsregeling in de zin van artikel 85 van het Verdrag.
- 23 Aangaande een nationale regeling als de Italiaanse wet dient er allereerst op te worden gewezen, dat het centraal comité bestaat uit zeventien vertegenwoordigers van de overheid en uit een minderheid van twaalf vertegenwoordigers van de verenigingen van marktdeelnemers.
- 24 Bovendien moet het centraal comité bij de vaststelling van zijn voorstellen een aantal in de wet bepaalde en bij genoemd decreet van de president van de Italiaanse Republiek nr. 56 nader omschreven criteria in acht nemen.
- 25 Uit het voorgaande volgt, dat in een regeling betreffende de vaststelling van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg, zoals die welke door de Italiaanse wet is ingevoerd, de in het comité vastgestelde voorstellen niet kunnen worden beschouwd als mededingingsregelingen tussen marktdeelnemers, die de overheid heeft opgelegd of begunstigt of waarvan zij het effect heeft versterkt.

- 26 In de tweede plaats moet, zoals het Hof in de arresten Reiff (r. o. 20) en Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (r. o. 19) heeft overwogen, worden onderzocht, of de overheid haar bevoegdheden op het gebied van de vaststelling van de tarieven niet aan particuliere marktdeelnemers heeft overgedragen.
- 27 Dienaangaande zij vastgesteld, dat volgens de Italiaanse wet het centraal comité de vervoertarieven en de bijzondere toepassingsvoorwaarden ervan aan de bevoegde minister voorstelt, en de minister bevoegd is deze goed te keuren, te verwerpen of te wijzigen, alvorens ze verbindend te verklaren.
- 28 Bovendien moet de minister, alvorens de tarieven goed te keuren en verbindend te verklaren, de regio's en de vertegenwoordigers van de belanghebbende economische sectoren raadplegen en rekening houden met de richtlijnen van het interministerieel prijscomité.
- 29 De mogelijkheid om krachtens artikel 13 van genoemd ministerieel besluit van 18 november 1982 collectieve overeenkomsten te sluiten, heeft niet tot gevolg dat de mededinging wordt beperkt, doch laat bepaalde afwijkingen van de verbindende tarieven toe en is derhalve van dien aard, dat de mededingingsmogelijkheden worden verhoogd.
- 30 Uit de voorgaande overwegingen volgt, dat in een regeling betreffende de vaststelling van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg, zoals die welke door de Italiaanse wet is ingevoerd, de overheid haar bevoegdheid niet aan particuliere marktdeelnemers heeft overgedragen.
- 31 De artikelen 3, sub g, 5 en 86 van het Verdrag kunnen slechts worden toegepast op een regeling als de Italiaanse wet, indien is bewezen dat die wet een onderneming een economische machtspositie verleent welke haar in staat stelt de instandhouding

van een daadwerkelijke mededinging op de relevante markt te verhinderen, door het haar mogelijk te maken, zich jegens haar concurrenten, haar afnemers en, uiteindelijk, de consumenten in belangrijke mate onafhankelijk te gedragen (arrest van 13 februari 1979, zaak 85/76, Hoffmann-La Roche, Jurispr. 1979, blz. 461, r. o. 38).

- 32 Het Hof heeft geoordeeld, dat artikel 86 van het Verdrag verbiedt, dat één of meer ondernemingen misbruik maken van een machtspositie op de gemeenschappelijke markt of op een wezenlijk deel daarvan, voor zover de handel tussen Lid-Staten door dit misbruik ongunstig kan worden beïnvloed (arrest van 27 april 1994, zaak C-393/92, Almelo, Jurispr. 1994, blz. I-1477, r. o. 40).
- 33 Voor het bestaan van een collectieve machtspositie is evenwel vereist, dat de betrokken ondernemingen door zodanige banden met elkaar verenigd zijn, dat zij hun optreden op de markt kunnen coördineren (zie arrest Almelo, r. o. 42).
- 34 Dienaangaande kan niet worden aangenomen, dat een nationale regeling die voorziet in vaststelling door de overheid van de tarieven voor het goederenvervoer over de weg, tot gevolg heeft, dat de marktdeelnemers een collectieve machtspositie krijgen die wordt gekenmerkt door het ontbreken van onderlinge mededinging.
- 35 Uit de voorgaande overwegingen volgt, dat artikel 86 van het Verdrag, juncto de artikelen 3, sub g, en 5 van het Verdrag, zich niet verzet tegen een regeling als die van de Italiaanse wet.

- 36 De nationale rechter vraagt zich ook af, of de Italiaanse wet verenigbaar is met de bepalingen van artikel 90 van het Verdrag.
- 37 Dienaangaande zij eraan herinnerd, dat artikel 90, lid 1, betrekking heeft op de openbare bedrijven en op de ondernemingen waaraan de Lid-Staten bijzondere of uitsluitende rechten verlenen, en lid 2 op de ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang of die het karakter dragen van een fiscaal monopolie.
- 38 Een nationale regeling als de Italiaanse wet regelt evenwel alleen de voorwaarden voor toegang tot de markt en bepaalde elementen van het gedrag van de ondernemingen, met name inzake prijzen, zonder laatstgenoemde echter het karakter van openbare bedrijven te verlenen, hun bijzondere of uitsluitende rechten toe te kennen of hen te belasten met het beheer van diensten van algemeen economisch belang.
- 39 Daaruit volgt, dat artikel 90 zich niet verzet tegen een wettelijke regeling als de Italiaanse wet.

Artikel 30 van het Verdrag

- 40 De nationale rechter wenst tevens te vernemen, of de Italiaanse wet verenigbaar is met artikel 30, aangezien zij het vervoer duurder maakt en daardoor de invoer van goederen uit andere Lid-Staten belemmert.

41 Op dit punt kan worden volstaan met de vaststelling, dat een wettelijke regeling als de Italiaanse wet geen enkel onderscheid maakt naar de herkomst van de vervoerde goederen, dat zij niet tot doel heeft, het handelsverkeer met de andere Lid-Staten te regelen, en dat de beperkingen die zij voor het vrije verkeer van goederen teweeg zou kunnen brengen, zo onzeker en indirect zijn, dat men van de in de regeling vervatte verplichting niet kan zeggen, dat zij de handel tussen de Lid-Staten belemmert (arrest van 14 juli 1994, zaak C-379/92, Peralta, Jurispr. 1994, blz. I-3453, r. o. 24, en aangehaalde rechtspraak).

42 Op de eerste vraag moet derhalve worden geantwoord, dat de artikelen 3, sub g, 5, 85, 86 en 90 alsmede artikel 30 van het Verdrag, er zich niet tegen verzetten, dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt, dat de tarieven voor goederenvervoer over de weg door de overheid worden goedgekeurd en verbindend verklaard op basis van voorstellen van een comité, indien dit is samengesteld uit een meerderheid van vertegenwoordigers van de overheid naast een minderheid van vertegenwoordigers van de belanghebbende marktdeelnemers, en in zijn voorstellen een aantal criteria van openbaar belang in acht moet nemen, en indien de overheid verder geen afstand doet van haar prerogatieven, in die zin dat zij, alvorens de voorstellen goed te keuren, rekening houdt met de opmerkingen van andere openbare en particuliere organisaties, ja zelfs de tarieven ambtshalve vaststelt.

De tweede vraag

43 Met de tweede prejudiciële vraag wenst de nationale rechter te vernemen, of met de artikelen 30, 86 en 90 van het Verdrag verenigbaar is een nationale regeling die door middel van een stelsel van gecontingenteerde vervoervergunningen een wettelijk monopolie voor het wegvervoer instelt.

- 44 In de verwijzingsbeschikking wijst de nationale rechter er evenwel op, dat het stelsel van contingentering van de vervoervergunningen niet relevant is voor de beslechting van het geding, waarin het gaat om de betaling van de prijs van het verrichte vervoer.
- 45 Uit vaste rechtspraak blijkt evenwel, dat het Hof niet bevoegd is om de vragen van de verwijzende rechter te beantwoorden, wanneer deze geen verband houden met de feiten of met het voorwerp van het hoofdgeding, en dus niet objectief noodzakelijk zijn voor de beslechting van het geding (zie arrest van 17 mei 1994, zaak C-18/93, Corsica Ferries, Jurispr. 1994, blz. I-1783, r. o. 14, en aangehaalde rechtspraak).
- 46 De tweede vraag behoeft dus niet te worden beantwoord.

De derde vraag

- 47 Met de derde vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen, of verordening nr. 4055/86 en richtlijn 92/106 van toepassing zijn op vervoer van het type dat in het hoofdgeding aan de orde is, om te kunnen nagaan of de Italiaanse wet verenigbaar is met deze bepalingen.
- 48 Dienaangaande zij vastgesteld, dat richtlijn 92/106 volgens artikel 1, tweede alinea, van toepassing is op gecombineerd goederenvervoer tussen Lid-Staten en niet op gecombineerd zee/wegvervoer uit derde landen als dat waar het in het hoofdgeding om gaat.

49 Verordening nr. 4055/86 betreft volgens artikel 1, lid 1, ervan het zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen.

50 Het begrip diensten inzake zeevervoer, dat in lid 4 van dit artikel nader wordt omschreven, betreft het vervoer over zee van reizigers of goederen tussen een haven van een Lid-Staat en een haven of een off-shore-installatie van een andere Lid-Staat of een derde land.

51 Uit die definitie volgt, dat de dienst inzake zeevervoer in de zin van deze verordening ophoudt bij de aankomst in de haven of de off-shore-installatie en zich dus niet uitstrekt tot het vervoer over de weg van uit het schip geloste goederen.

52 Op de derde vraag moet derhalve worden geantwoord, dat richtlijn 92/106 niet van toepassing is op gecombineerd goederenvervoer tussen derde landen en Lid-Staten en dat verordening nr. 4055/86 niet van toepassing is op vervoer over de weg van uit het schip geloste goederen.

Kosten

53 De kosten door de Italiaanse en de Britse regering en door de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

uitspraak doende op de door het Tribunale di Genova bij beschikking van 7 maart 1994 gestelde vragen, verklaart voor recht:

- 1) De artikelen 3, sub g, 5, 85, 86 en 90 alsmede artikel 30 EG-Verdrag verzetten er zich niet tegen, dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt, dat de tarieven voor goederenvervoer over de weg door de overheid worden goedgekeurd en verbindend verklaard op basis van voorstellen van een comité, indien dit is samengesteld uit een meerderheid van vertegenwoordigers van de overheid naast een minderheid van vertegenwoordigers van de belanghebbende marktdeelnemers, en in zijn voorstellen een aantal criteria van openbaar belang in acht moet nemen, en indien de overheid verder geen afstand doet van haar prerogatieven, in die zin dat zij, alvorens de voorstellen goed te keuren, rekening houdt met de opmerkingen van andere openbare en particuliere organisaties, ja zelfs de tarieven ambtshalve vaststelt.

- 2) Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lid-Staten, is niet van toepassing op gecombineerd goederenvervoer tussen derde landen en Lid-Staten, en verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen, is niet van toepassing op vervoer over de weg van uit het schip geloste goederen.

Schockweiler

Mancini

Murray

Hirsch

Ragnemalm

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 5 oktober 1995.

De griffier

De president van de Zesde kamer

R. Grass

F. A. Schockweiler