

EUROOPA KOHTU OTSUS 16. märts 1983¹

Transiitkauba maksualane kohtlemine – GATTi mõjud ühenduse õiguse raames

Kohtuasjas 266/81,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Corte Suprema di Cassazione (Itaalia) esitatud eelotsusetaotlus nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

SOCIETA ITALIANA PER L'OLEODOTTO TRANSALPINO (SIOT), asukoht Trieste,

ja

MINISTERO DELLE FINANZE (finantsasjade ministeerium), **MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE** (laevandusministeerium), **CIRCOSCRIZIONE DOGANALE DI TRIESTE** (Trieste tolliamet) ja **ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI TRIESTE** (Trieste sõltumatu sadamavaldaja),

ning lisaks kuues hakis, mis on sellele liidetud ning millel on kõik või osad samad osapooled põhihagides, vastuapellatsioonides ja vahemenetlustes, ning

mis käsitleb Euroopa Kohtu pädevust tõlgendada üldist tolli- ja kaubanduskokkulepet (GATT), mõjusid, mida avaldab selles lepingus sätestatud kohustuste täitmisel ühenduse asumine liikmesriikide asemele, GATTi sätete mõju sisemaisele õiguskorrale, GATTi artikli V lõike 3, EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõike 1 ja artikli 113 lõike 1 ning nõukogu 18. märtsi 1969. aasta määruse nr 542/69 ja nõukogu 21. novembri 1972. aasta määruse nr 2813/72 tõlgendamise kohta seoses 28. veebruari 1974. aasta dekreetseaduses nr 47 (mis on muudetud 16. aprilli 1974. aasta seaduseks nr 117) sätestatud riikliku tasu ja sadamatasuga, ning üksikisiku õigusi, kui need tasud on õigusvastased,

EUROOPA KOHUS

koosseisus: president J. Mertens de Wilmars, kohtunikud P. Pescatore, A. O'Keefe ja U. Everling (kodade esimehed) ning Lord Mackenzie Stuart, G. Bosco, O. Due, K. Bahlmann ja Y. Galmot,

kohtujurist: G. Reischl

kohtusekretär: P. Heim

on teinud järgmise

otsuse

¹ Kohtumenetluse keel: itaalia.

1. 21. mai 1981. aasta määrusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse 6. oktoobril 1981. aastal, esitas Corte Suprema di Cassazione Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel neli järgmist eelotsuse küsimust.

Ühelt poolt EMÜ asutamislepingu artiklite 90, 113 ja 117, nõukogu 18. märtsi 1969. aasta määruse nr 542/69 (ühenduse transiidi kohta, EÜT L 77, lk 1) ja nõukogu 21. novembri 1972. aasta määruse nr 2813/72 (Euroopa Majandusühenduse ja Austria Vabariigi vahelise ühenduse transiidieeskirjade kohaldamise lepingu sõlmimise kohta, EÜT L 294, lk 86) tõlgendamine; ja

teiselt poolt mõju, mida avaldab ühenduses 30. oktoobri 1947. aasta üldine tolli- ja kaubanduskokkulepe (GATT) ja GATTi artikli V tõlgendamine transiidivabadusele.

Corte Suprema di Cassazione esitas küsimused selleks, et ta saaks määrata kindlaks, kas ühenduse õigusega ja vajaduse korral GATTi eeskirjadega on kokkusobiv 28. veebruari 1974. aasta dekreetseadusega nr 47, mis on muudetud 16. aprilli 1974. aasta seaduseks (edaspidi „dekreetseadus nr 47”), kehtestatud kauba lossimis- ja lastimistasude kohaldamine Saksamaa Liitvabariiki ja Austria Vabariiki läbi Alpide kulgeva nafta torujuhtme kaudu veetava nafta suhtes.

2. Toimiku põhjal selgub, et need küsimused tekkisid seoses mitmete vaidlustega ühelt poolt Itaalia õiguse alusel asutatud äriühingu Societa Italiana per l'Oleodotto Transalpino (edaspidi „äriühing”), mis vastutas läbi Alpide kulgeva nafta torujuhtme selle osa ehitamise ja käitamise eest, mis asub Itaalia territooriumil Trieste ja Austria piiri vahel, ning teiselt poolt Ministero delle Finanze (finantsasjade ministeerium), Ministero delle Marina Mercantile (laevandusministeerium), Circoscirzione Doganale di Trieste (Trieste tolliamet) ja Ente Autonomo del Porto di Trieste (Trieste sõltumatu sadamavaldaja) vahel seoses vaidlustatud tasude sissenõudmisega toornafta eest, mis lasti äriühingu seadmetesse edastamiseks Saksamaa Liitvabariigi ja Austria Vabariigi rafineerimistehastesse.

Vaidluse taust

3. Tuleks märkida, et enne dekreetseaduse kohaldamist, millega vaidlus seotud on, kehtestas Itaalia 9. veebruari 1963. aasta seaduse nr 82 alusel lossimistasu imporditud kaubale ning tasu, mida nimetati sadamatasuks, lastitud ja lossitud kauba eest, olenemata kauba päritolust või sihtkohast, teatavates sadamates, sealhulgas Trieste sadamas. Esimest neist tasudest ei kohaldatud äriühingu veetud nafta suhtes, kuna see ei olnud mõeldud impordiks; teise tasu puhul nähti seadusega selgelt ette erand transiitkauba kasuks Trieste sadamas.
4. Oma 10. oktoobri 1973. aasta eelotsuses kohtuasjas nr 34/73: Variola vs. Amministrazione Italiana delle Finanze, EKL 1973, lk 981, otsustas Euroopa Kohus, et sellist tasu nagu eespool nimetatud tasu, mis on kehtestatud just imporditud kaubale, tuleb käsitleda tollimaksuga samaväärse toimega maksuna ning seega ei ole see ühenduse õigusega kokkusobiv. Samal ajal oli komisjon esitanud seoses lossimistasuga hagi, milles nõuti, et tuvastataks, et Itaalia ei ole

täitnud oma kohustusi liikmesriigina, ja mis registreeriti Euroopa Kohtu kantseleis numbril 172/73 (EÜT 1973, C 99, lk 4). Viidatud otsuse tulemusena muutis Itaalia oma õigusnorme dekreetseadusega nr 47. Lossimistasu asendati riikliku lossimis- ja lastimistasuga, edaspidi nimetatud „fiskaaltasu”, mida kohaldati kauba päritolust või sihtkohast olenemata. Komisjon otsustas, et vaidlustatud tasu sellise muutmise tulemusena ei esinenud enam ühenduse õiguse kohaste kohustuste täitmatajätmist ning seega võttis ta oma hagi tagasi (EÜT 1974, C 69, lk 5). Sadamatasu jäi kehtima kooskõlas 1963. aasta seaduse sätetega, välja arvatud see, et tühistati varem kehtinud erand Trieste sadama kaudu toimuva transiidi suhtes.

5. Alates dekreetseaduse nr 47 kohaldamisest nõudis Itaalia maksuamet kahe tasu – fiskaaltasu ja sadamatasu – maksmist seoses toornaftaga, mis lasti äriühingu seadmetesse ja edastati läbi Alpide kulgeva nafta torujuhtme kaudu. Äriühing esitas mitu hagi, milles ta vaidlustas need tasud, Tribunalile (Trieste) seoses ajavahemikuga aastatel 1974–1975. Seejärel maksis ta tasud ilma oma õigusi loovutamata, oodates nende hagide tulemusi. Tribunal (Trieste) lükkas need hagid tagasi ning äriühing esitas apellatsioonkaebused Corte d'Appellole (Trieste), mis omakorda jättis hagid järjestikuste otsustega rahuldamata. Nende otsuste järel esitati Corte Suprema di Cassazionele mitu kassatsioonkaebust.
6. Vastavalt eelotsusetaotlusele esitas äriühing lisaks teatavatele sisemaisel õigusel põhinevatele väidetele eri väiteid, mis tuginevad ühelt poolt ühenduse õigusele ja teiselt poolt GATTile. Ta väitis, et vaidlustatud tasud:
 - 1) ei peaks olema käsitletavad sisemaise maksustamisena, vaid tollimaksudega samaväärse toimega maksudena, mis on vastuolus EMÜ asutamislepingu artiklitega 12 ja 13;
 - 2) ei ole kooskõlas GATTi artiklis V sätestatud transiidivabaduse eeskirjadega;
 - 3) ei ole kooskõlas ühenduse transiidiprotseduuriga, mis on määratletud määruses nr 542/69, ega ühenduse poolt Austriaga sõlmitud transiidilepinguga, mis jõustati määrusega nr 2813/72;
 - 4) on vastuolus ühenduse kaubanduspoliitikaga ja rikuvad seega EMÜ asutamislepingu artiklit 113;
 - 5) põhjustavad tõsiseid konkurentsimoonutusi, mis on vastuolus EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõikega 1, kuivõrd need tasud loovad finantseeliseid avalikele sadamateenustele, mida osutas eraõiguslik ettevõtte, kellel oli volitus tegutseda ja kasutada enda teenuseid samalaadseteks lossimisoperatsioonideks.
7. Corte Suprema di Cassazione asus, arvestades, et kõnealused tasud olid maksud, mida nõuti lastitavalt ja lossitavalt kaubalt ja olid kehtestatud kogu sellise kauba suhtes nende päritolust või sihtkohast olenemata, seisukohale, et vaidlustatud tasud ei olnud impordimaksud, vaid sisemaised maksud asutamislepingu artikli 95 ja GATTi artikli III tähenduses.
8. Nende kaalutluste põhjal asus Corte Suprema di Cassazione seisukohale, et tekkisid tõlgendamisprobleemid ühenduse õiguse alusel seoses määrusega

ühenduse transiidi kohta, Austriaga sõlmitud transiidilepinguga, asutamislepingu artiklis 113 sätestatud ühise kaubanduspoliitikaga ja artiklis 90 sätestatud konkurentsieeskirjadega.

9. Samuti leiab ta, et tekib küsimus seoses vaidlustatud tasude väidetava mittevastavusega GATTi artiklile V, mis käsitleb transiidivabadust. Kuna Corte Suprema di Cassazione ja Euroopa Kohus olid väljendanud erinevaid seisukohti oma otsustes GATTi sisemaiste mõjude kohta, nagu näitavad 12. detsembri 1972. aasta otsus liidetud kohtuasjades nr 21 kuni 24/72: *International Fruit Company vs. Produktschap voor Groenten en Fruit*, EKL 1972, lk 1219, 24. oktoobri 1983. aasta otsus kohtuasjas nr 9/73: *Shouter vs. Hauptzollamt Lorrach*: EKL 1973, lk 1135, ja 11. novembri 1975. aasta otsus kohtuasjas nr 38/75: *Nederlandse Spoorwegen vs. Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen*, EKL 1975, lk 1439, usub ta, et nüüd on vaja probleem üle vaadata, võttes arvesse asjaolu, et ühendus asus liikmesriikide asemele seoses GATTist tulenevate kohustustega, mida on kinnitanud Euroopa Kohus viidatud kohtuotsustes.
10. Selleks, et neid probleeme lahendada, on Corte Suprema di Cassazione koostanud neli eelotsuseküsimust. Need on sõnastatud järgmiselt.

A) Esimene küsimus

Kuna ühendus on asunud liikmesriikide asemele seoses GATTis sätestatud kohustuste täitmisega, siis kas GATTi sätted kuuluvad meetmete alla, mille tõlgendamise kohta on Euroopa Kohtul pädevus teha eelotsus asutamislepingu artikli 177 alusel, isegi kui sisemaisel kohtul on palutud neid kohaldada või tõlgendada seoses pooltevaheliste suhetega muul eesmärgil kui selleks, et määrata kindlaks, kas ühenduse meede kehtib või mitte?

B) Kui eelmisele küsimusele vastatakse jaatavalt, siis:

millised on mõjud, kui neid on, mis tulenevad ühenduse ja liikmesriikide õiguskorra raames asjaolust, et ühendus on asunud liikmesriikide asemele seoses GATTis sätestatud kohustuste täitmisega. Kui need mõjud avalduvad eri ajal, siis millises järjekorras? Ning eelkõige, selleks, et tuletada selle põhjal tõlgendamise alus või hilisema GATTi sätetega vastuollu sattuvate sisemaiste sätete kohaldamise eeskiri, kas sisemaine kohus on kohustatud asuma seisukohale, võttes arvesse asutamislepingu artikliga 177 antud pädevust, et GATT, viidates eraldi järgmises küsimuses osutatud sätetele, toimib järgmises küsimuses osutatud sätetena, toimib üksnes rahvusvahelise kohustuse tasandil ega oma otsest mõju siseselt või avaldab sellist mõju pooltevahelistele suhetele ning, viimasena nimetatud juhul, kas GATTil on sama staatus või ulatuslikum staatus kui vastuolus olevatel sisemistel sätetel?

C) Kui küsimusele A vastatakse jaatavalt ning olenemata küsimuse B vastusest, siis eesmärgiga anda sisemaisele kohtule suunised, mis on asjakohased sisemaiste sätete tõlgendamise puhul:

arvestades GATTi artikli V lõikes 3 sätestatud eeskirju seoses kaubaga, mis on pärit riikidest, mis ei ole GATTi osalised, ent on mõeldud GATTi osalisriikide

turgudele, siis kas sisemaisel seadusandjal on keelatud, ning kui jah, siis millises ulatuses ja millistel tingimustel, näha ette tasude (nagu riiklik tasu lastitavalt või lossitavalt kaubalt kõigis riiklikes meresadamates ning sadamatasu lastitavalt või lossitavalt kaubalt üksnes mõnes neist sadamatest, millele on viidatud vastavalt 28. veebruari 1974. aasta dekreetseaduse (mis on muudetud seaduseks 16. aprilli 1974. aasta seadusega) artikli 2 esimeses ja teises lõigus) kehtestamine nii kodumaiste toodete kui ka sellisena käsitletavate toodete ning imporditud toodete suhtes, juhul kui see kaup lastitakse või lossitakse GATTi osalisriigi meresadamas, ning neid tasusid nõutakse imporditud kaubalt (mis on pärit riigist, mis ei ole GATTi osaline) isegi siis, kui seda veetakse üksnes transiidina läbi riigi territooriumi ning see on mõeldud teise riigi turule, mis on GATTi osaline, ning isegi siis, kui – eriti seoses selliste kõnealuste tasudega, mis on ette nähtud teatavate sadamate jaoks, mida haldavad autonoomsed ametiasutused, kellele tasud on osaliselt mõeldud – teostab lossimise, lastimise ja sellele turule edastamise, kuhu kaup on lõplikult mõeldud, toiminguid üksnes teatav äriühing, kasutades selle äriühingu ehitatud, hallatavaid ja hooldatavaid rajatisi ja seadmeid, ilma et sadamavaldaja osutaks mis tahes otseseid ja eriteenuseid?

D) Olenemata küsimuste A, B ja C vastustest:

1. Arvestades põhimõtteid, millele ühenduse süsteem tugineb seoses konkurentsi ja ühise kaubanduspoliitika nõuetekohase rolliga, eriti seoses vastavalt asutamislepingu artikli 90 lõikes 1 ja artikli 113 lõikes 1 sätestatud eeskirjadega ja seoses erisätetega, mis reguleerivad ühenduse transiiti ja mis on sätestatud nõukogu 18. märtsi 1969. aasta määruses (EMÜ) nr 542/69 ja nõukogu 21. novembri 1972. aasta määruses nr 2813/72, siis kas sisemaisel seadusandjal on keelatud, ning kui jah, siis millises ulatuses, millistel tingimustel ja vastavalt millistele nõuetele, sealhulgas ametlikku laadi nõuetele, mis käsitlevad kauba päritolu ja seonduvat transiidiprotseduuri, näha ette tasude (nagu riiklik tasu lastitavalt või lossitavalt kaubalt kõigis riiklikes meresadamates ning sadamatasu lastitavalt või lossitavalt kaubalt üksnes mõnes neist sadamatest, millele on viidatud vastavalt 28. veebruari 1974. aasta dekreetseaduse (mis on muudetud seaduseks 16. aprilli 1974. aasta seadusega) artikli 2 esimeses ja teises lõigus) kehtestamine nii kodumaiste toodete või sellisena käsitletavate toodete ning imporditud toodete suhtes, juhul kui see kaup lastitakse või lossitakse liikmesriigi meresadamas, ning neid tasusid nõutakse imporditud kaubalt (mis on pärit mitteliikmesriigist) isegi siis, kui seda veetakse üksnes transiidina läbi riigi territooriumi ning see on mõeldud Saksamaa Liitvabariigi ja Austria Vabariigi turule, ning isegi siis, kui – eriti seoses selliste kõnealuste tasudega, mis on nähtud ette teatavate sadamate jaoks, mida haldavad autonoomsed ametiasutused, kellele tasud on osaliselt mõeldud – teostab lossimise, lastimise ja sellele turule edastamise, kuhu kaup on lõplikult mõeldud, toiminguid üksnes teatav äriühing, kasutades selle äriühingu ehitatud, hallatavaid ja hooldatavaid rajatisi ja seadmeid, ilma et sadamavaldaja osutaks mis tahes otseseid ja eriteenuseid?

2. Kui selliste tasude kehtestamine keelatakse, siis kas üksikisikul on hagemisõigus sisemaise kohtu ees, et nõuda tagasi sellega seoses makstud summad või esitada vastuväide riigi esitatud maksenõudele?

11. Kuna EMÜ asutamislepingus ei ole selgelt sätestatud transiitkauba suhtes kehtivaid eeskirju, siis on Corte Suprema di Cassazione juhitud esiteks GATTi mõjust ja tõlgendamisest, mis erinevalt ühenduse õigusest sisaldab artiklis V selgeid sätteid selles küsimuses. Corte Suprema di Cassazione tõstatab üksnes teise võimalusena küsimused ühenduse õiguse aspektide kohta, mis tema arvates võivad avaldada probleemile mõju, need on artikkel 113 ühise kaubanduspoliitika kohta, artikkel 90 avalik-õiguslike ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade kohta, ühenduse transiidi eeskirjad ja transiidileping Austriaga.
12. Seoses GATTi artikli V kohaldamisega tuleks märkida, et vastavalt GATTi artikli XXIV lõikele 8 tuleb ühendust käsitleda ühtse tolliterritoriumina, kuna EMÜ asutamislepingu artikli 9 kohaselt rajaneb ühendus tolliliidu põhimõttel. Sellest järeldub, et GATTis sätestatud eeskirjad reguleerivad üksnes ühenduse suhteid teiste lepinguosalistega ja neid ei saa kohaldada ühenduse sees.
13. Sel põhjusel peab Euroopa Kohus soovitavaks esiteks määrata kindlaks eeskirjad, mis reguleerivad transiitkaupa üksnes ühenduse õiguse alusel. Seega uurib ta esmalt neljandat küsimust (D) koostoimes kolmanda küsimusega (C), eristades eeskirju, mis on seotud kauba transiitveoga liikmesriiki, käesoleval juhul Saksamaa Liitvabariiki, ning eeskirju, mida kohaldatakse kauba transiitveol mitteliikmesriiki, nimelt Austriasse.

Ühendusesisest transiiti käsitlevad eeskirjad

14. Küsimusega D küsib Corte Suprema di Cassazione, kas kauba transiitveo suhtes selliste tasude kohaldamine, mis on kehtestatud kõigi kaupade lastimise või lossimise suhtes, olenemata nende päritolust või sihtkohast, on kokkusobiv põhimõtetega, millel ühenduse õiguskord põhineb, ja eelkõige määrusega nr 542/69 ühendusesisese transiidi kohta, kui sellise kauba lossimise, lastimise ja sellele turule edastamise, kuhu kaup on lõplikult mõeldud, toiminguid teostab üksnes teatav äriühing, kasutades selle äriühingu ehitatud, hallatavaid ja hooldatavaid rajatisi ja seadmeid, ilma et sadamavaldaja osutaks mis tahes otseseid ja eriteenuseid.
15. Küsimusega C küsib Corte Suprema di Cassazione, kas sellised tasud on kokkusobivad GATTi artikli V lõikega 3.
16. EMÜ asutamislepingu teise osa I jaotise 1. peatüki alusel asutatud tolliliit tähendab eelkõige, et tuleks tagada kauba vaba liikumine liikmesriikide vahel. See vabadus ei saa iseenesest olla täielik, kui liikmesriigid saavad mingil viisil takistada transiitkauba liikumist või sellesse sekkuda. Seetõttu on vaja tolliliidu tulemusena ning liikmesriikide vastastikustes huvides tunnustada kauba transiitveo vabaduse üldpõhimõtte kehtivust ühendusesiseselt. Seda põhimõtet kinnitab lisaks viide „transiidile” asutamislepingu artiklis 36.
17. Sellega seoses tuleb märkida, et sama vabaduse üldpõhimõtte oli see, mis oli ajendiks ühendusesisest transiiti käsitleva määruse nr 542/69 ja ka selle asendanud nõukogu 13. detsembri 1976. aasta määruse nr 222/77 (EÜT 1977, L 38, lk 1) vastuvõtmisel; nendes määrustes sätestati eri haldusmeetmed, mille eesmärk oli

hõlbustada ühendusesisest transiiti. Nende kahe määruse preambulites on transiidi hõlbustamiseks võetud meetmed tõepoolest seostatud tolliliidu olemasoluga, tolliterritooriumi ühtsusega ja vajadusega kauba täieliku liikumisvabaduse järele ühenduse sees.

18. Lisaks sellele tuleb rõhutada, nagu tegi Euroopa Kohus oma 13. detsembri 1973. aasta otsuses liidetud kohtuasjades nr 37 ja 38/73: *Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders vs. N.V. Indiamex ja Association de Fait de Belder*, EKL 1973, lk 1609, et kuigi tollimaksudega samaväärse toimega maksude keeld on sätestatud üksnes asutamislepingu tolliliitu käsitleva peatüki 1. jaotises (artiklid 12–17), mis käsitleb liikmesriikides vabas ringluses olevaid tooteid, ja mitte sama peatüki 2. jaotises (artiklid 18–29), mis käsitleb otse kolmandast riigist imporditavaid tooteid, ei tähenda see, et selliseid tasusid võib kehtestada või hoida jõus seoses nende toodetega. Nagu märgiti ka viidatud kohtuotsuses, on ühise tollitariifistiku kehtestamise eesmärk võrdsustada tollimaksud, mida nõutakse ühenduse piiridel toodetelt, mida imporditakse kolmandatest riikidest, et hoida ära kaubanduse kõrvalekaldeid suhetes nende riikidega ning ühendusesisese vaba ringluse või konkurentsitingimuste moonutamine. Samadel põhjustel ei saa asjaolu, et samad sätted ei sisalda selget keeldu transiiditasude kohta, tähendada, et liikmesriigid võivad sellised tasud kehtestada või neid jõus hoida, kuna põhimõtte, millel need rajanevad, ei ole kooskõlas tolliliiduga ja seda enam kaupade vaba liikumise põhimõttega, mis on ühisturu peamine alus.
19. Seetõttu tuleb tunnistada, et liikmesriigid sekkuvad transiidivabaduse põhimõttesse ühendusesiselt, kui nad kohaldavad oma territooriumit läbiva transiitkauba suhtes transiidimaksusid või muid transiidi suhtes kehtestatud tasusid.
20. Siiski ei saa selliste tasude kehtestamist, mis esindavad transpordikuluseid või muid transiidiga seotud teenuseid, pidada eespool sätestatud transiidivabadusega vastuolus olevana.
21. Seoses sellega tuleks märkida, et selliseid teenuseid ei saa piirata üksnes teenustega, mis on otseselt ja spetsiaalselt seotud kauba liikumisega, nagu on osutatud Corte Suprema di Cassazione esitatud küsimustes. Tasud, mis põhinevad üldisemal kasul, mis tuleneb sadamavete või navigeerimisrajatiste kasutamisest ja mille hoolduse eest avalik-õiguslikud ametiasutused vastutavad, tuleb samuti käsitada transpordikuludena.
22. Lõpetuseks võib märkida, et seoses maksukorraga, mis reguleerib transiitkaupa, langevad ühenduse õigusest tulenevad põhimõtted suures osas kokku sellealastest rahvusvahelistest kokkulepitud tavadest tulenevate eeskirjadega.
23. Vastus esitatud küsimusele peaks olema seega, et kuna ühenduses eksisteerib tolliliit, mida iseloomustab kauba vaba liikumine, siis tähendab see transiidivabadust ühendusesiselt. Nimetatud transiidivabadus tähendab, et liikmesriik ei või kohaldada oma territooriumil kauba suhtes, mida veetakse transiitkaubana teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist, transiidimakse või muid transiidi suhtes kehtestatud tasusid. Ent selliste tasude või maksude kehtestamist, mis on seotud transpordikuludega või muude transiidiga seotud teenustega, ei saa

käsitleda eespool määratletud transiidivabadusega vastuolus olevana, arvestades, et tuleb võtta arvesse mitte üksnes otseseid ja eriteenuseid, mis on seotud kauba liikumisega, vaid üldisemat kasu, mis tuleneb sadamavete või navigeerimisrajatiste kasutamisest, mille hooldamise eest avalik-õiguslikud ametiasutused vastutavad.

24. Sisemaise kohtu ülesanne on, arvestades juhtumi kõiki asjaolusid, määrata kindlaks vaidlustatud tasude vastavus eespool määratletud transiidivabadusele.
25. Eeltoodud kaalutlusi arvestades ei ole seoses artikli 90 lõikega 1 esitatud küsimus asjakohane.

Transiiti käsitlevad eeskirjad suhetes Austriaga

26. Küsimused C ja D puudutavad määral, mil need on seotud Austriasse transiitkaubana veetava nafta suhtes kohaldatavate eeskirjadega, põhiliselt ühenduse eeskirjade kohaldamist, millega kehtestatakse ühine kaubanduspoliitika, nagu on kirjeldatud asutamislepingu artiklis 113. Küsimuses D küsitakse, kas eelkirjeldatud tasude kehtestamine on kooskõlas artikliga 113 ning ühenduse ja Austria vahel sõlmitud transiidilepinguga, mis on artikli 113 alusel vastu võetud määruse nr 2813/72 sisuks. Järelikult tuleb küsimust C mõista kui küsimust ka selle kohta, kas vaidlustatud tasude kohaldamine nafta suhtes, mis on mõeldud Austriasse edastamiseks, on kooskõlas GATTi artikli V lõikega 3, pidades silmas asjaolu, et ühendus peab Austria puhul täitma GATTi sätteid.
27. Seoses sellega tuleks märkida, et Austriaga sõlmitud transiidileping ei sisalda ühtegi erikohustust poolte vahel seoses transiitkauba maksualase kohtlemisega. Seetõttu on ainus säte, mida tuleb võtta arvesse, GATTi artikli V lõige 2, milles on sätestatud, et „esineb transiidivabadus iga lepinguosalise territooriumi kaudu [...] teiste lepinguosaliste territooriumile või territooriumilt toimuva transiidi puhul”. Vastavalt artikli V lõikele 3, millele Corte Suprema di Cassazione viitas, on keelatud lepinguosaliste vahel mis tahes tollimaksude, transiidimaksude või muude transiidi suhtes kehtestatud tasude kehtestamine, välja arvatud transporditasud või tasud, mis on samaulatuslikud halduskuludega, mis on seotud transiidiga või osutatud teenuste maksumusega.
28. Kuna sellel sätel ei saa olla otsest mõju ühenduse õiguse raames põhjustel, mida Euroopa Kohus nimetas oma 12. detsembri 1972. aasta otsuses liidetud kohtuasjades nr 21 kuni 24/72: *International Fruit Company vs. Produktschap voor Groenten en Fruit*, EKL 1972, lk 1219, ning mis endiselt kehtivad, ei või üksikisikud sellele tugineda, et vaidlustada sellise tasu kehtestamine, nagu lastimis- ja lossimistasu Austriasse transiitkaubana veetavalt kaubalt. See ei mõjuta mingil viisil ühenduse kohustust tagada, et GATTi sätteid järgitakse tema suhetes kolmandate riikidega, mis on GATTi osalised.
29. Seoses asutamislepingu artikliga 113, kuigi selle sättega antakse ühendusele volitused, mis võimaldavad tal võtta asjakohaseid meetmeid, mis on seotud ühise kaubanduspoliitikaga, ei sisalda need sellegipoolest ühtegi õiguslikku kriteeriumit, mis oleks piisavalt täpne vaidlustatud transiidieeskirjade hindamise võimaldamiseks.

30. Vastus esitatud küsimusele peaks olema seega, et ei ole eeskirja, millele üksikisikud võivad tugineda, et vaidlustada Austriasse transiitkaubana veetava kauba suhtes sellise tasu kohaldamine, nagu vaidlustatud lastimis- ja lossimistasud.
31. Seetõttu on selge, et kuna GATTi artiklit V ei kohaldata ühenduse sees toimuva transiidi suhtes ning kuna see säte ei avalda otsest mõju seoses transiidiga Austriasse, ei ole küsimused A ja B põhjendatud.

Kohtukulud

32. Kohtule oma seisukohad esitanud Saksamaa Liitvabariigi, Prantsuse Vabariigi, Itaalia Vabariigi, Taani Kuningriigi, Madalmaade Kuningriigi, Ühendkuningriigi valitsuste ning Euroopa Ühenduste Komisjoni kulusid ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus riiklikus kohtus pooleli olevate asjade üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse nimetatud kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS,

vastates küsimusele, mille Corte Suprema di Cassazione esitas talle oma 21. mai 1981. aasta määrusega,

otsustab:

1. **Ühenduses tolliliidu olemasolu, mida iseloomustab kaupade vaba liikumine, tähendab transiidivabadust ühendusesiseselt. Nimetatud transiidivabadus tähendab, et liikmesriik ei või kohaldada oma territooriumil kauba suhtes, mida veetakse transiitkaubana teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist, transiidimakse või muid transiidi suhtes kehtestatud tasusid.**

Ent selliste tasude või maksude kehtestamine, mis on seotud transpordikuludega või muude transiidiga seotud teenustega, ei saa käsitleda eespool määratletud transiidivabadusega vastuolus olevana, arvestades, et tuleb võtta arvesse mitte üksnes otseseid või eriteenuseid, mis on seotud kauba liikumisega, vaid üldisemat kasu, mis tuleneb sadamavete või navigeerimisrajatiste kasutamisest, mille hooldamise eest avalik-õiguslikud ametiasutused vastutavad.

2. **Puudub eeskiri, millele üksikisikud saavad tugineda, et vaidlustada Austria Vabariiki transiitkaubana veetava kauba suhtes sellise tasu kohaldamine nagu lastimis- või lossimistasu, mida nõutakse Itaalias 28. veebruari 1974. aasta dekreetseaduse alusel, mis on muudetud 16. aprilli 1974. aasta seaduseks nr 117.**

Mertens de Wilmars

Pescatore

O'Keefe

Everling

Mackenzie

Stuart

Bosco

Due

Bahlmann

Galmot

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 16. märtsil 1983. aastal Luxembourgis.

Kohtusekretär

Koja esimees

P. Heim J. Mertens de Wilmars