

EUROOPA KOHTU OTSUS

17. mai 1994*

Kohustuslik lootsiteenus – Diskrimineerivad tariifid – Teenuste osutamise vabadus – Konkurents

[...]

Kohtuasjas C-18/93,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel esitatud Tribunale di Genova (Itaalia) eelotsusetaotlus, millega soovitakse nimetatud kohtus pooleliolevas menetluses järgmiste poolte vahel:

Corsica Ferries Italia Srl

ja

Corpo dei piloti del porto di Genova,

saada eelotsust EMÜ artiklite 5, 7, 30, 59, 85, 86 ja 90 tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS,

koosseisus: president O. Due, kodade esimehed G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Díez de Velasco ja D. A. O. Edward ning kohtunikud C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (ettekandja), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn ja J. L. Murray,

kohtujurist: M. W. Van Gerven,

kohtusekretär: M. H. A. Rühl,

olles läbi vaadanud kirjalikud märkused, mille esitasid:

– Corsica Ferries Italia Srl, esindajad: advokaadid G. Conte ja G. Giacomini, Genova,

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

- Corpo dei piloti del porto di Genova, esindajad: advokaadid L. Acquarone ja S. Carbone, Genova, advokaat A. Pappalardo, Trapani, ja advokaat A. Tizzano, Napoli,
- Prantsuse Vabariik, esindajad: välisministeeriumi õigusosakonna juhataja asetäitja P. Pouzoulet, keda abistas sama ministeeriumi õigusosakonna juhataja H. Renie,
- Itaalia Vabariik, esindajad: välisministeeriumi õigusosakonna juhataja professor L. Ferrari Bravo, keda abistas avvocato dello Stato I. M. Braguglia,
- Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: õigustalituse ametnikud E. Traversa ja V. Di Bucci,

arvestades suuliseks menetluseks koostatud ettekannet,

kuulanud 14. detsembri 1993. aasta kohtuistungil ära Corsica Ferries Italia SRL, Corpo dei Piloti del Porto di Genova, Itaalia Vabariigi valitsuse, Prantsuse Vabariigi valitsuse ja komisjoni suulised märkused,

kuulanud 9. veebruari 1994. aasta kohtuistungil ära kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

Põhjendused

1. 14. detsembri 1992. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 19. jaanuaril 1993, esitas Tribunale di Genova (ringkonnakohus, Genova) EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Euroopa Kohtule eelotsuse saamiseks viis küsimust asutamislepingu artiklite 5, 7, 30, 59, 85, 86 ja 90 tõlgendamise kohta.
2. Need küsimused tekkisid kohtumenetluses Corsica Ferries Italia SRL (edaspidi „Corsica Ferries”) ning Corpo dei Piloti del Porto di Genova (Genova sadama lootside ühing, edaspidi „lootsiühing”) vahel seoses tariifide osalise tagasimaksega Corsica Ferries’i kasuks, mida viimane oli tasunud lootsiteenuste eest Genova sadamas.
3. Itaalia sadamates osutatakse lootsiteenuseid, mida reguleerib meresõidukoodeks ja rakendusmäärus, sadama ülema järelevalve ja juhatuse all lootsiühingute poolt, mis on asutatud Vabariigi Presidendi seadlusega ning millele on antud juriidilise isiku staatus.
4. Ehkki lootsiteenused on põhimõtteliselt vabatahtlikud, on need Vabariigi Presidendi seadlustega muudetud kohustuslikeks peaaegu kõikides Itaalia sadamates, sealhulgas Genovas. Laeva kapteni kõrvalehoidmine lootsiteenuste kasutamisest on kriminaalkuritegu.

5. Lootsitariifid on võtnud vastu lootsiühing ning kiitnud heaks kaubalaevandusminister pärast nõupidamist asjaomaste ametiühingutega ning need jõustuvad igas sadamas vastava meresõiduameti seadlusega.

6. Lähtuvalt merendusosakonna juhataja seadlustest aastatest 1989, 1990 ja 1991 kohaldatai Genova sadamas baastariifile mitmeid soodustusi, sealhulgas 30%-line allahindlus laevadele, millel on lubatud teostada merekabotaaži, see tähendab kaubavedu kahe Itaalia sadama vahel; 50%-line allahindlus laevadele, mis tegelevad liinilaevandusega ning millel on õigus teostada merekabotaaži, sõites regulaarselt Itaalia sadamate vahel mööda kindlaksmääratud teed ning peatudes Genova sadamas vähemalt korra nädalas; muud allahindlused laevadele, mille kogumahutavus on üle 2 000 tonni, mis tohivad teostada merekabotaaži ning mis kasutavad lootsiteenuseid teatud arv kordi kuus.

7. Praegu tohivad merekabotaažiga tegelemise lubasid saada üksnes Itaalia lipu all sõitvad laevad.

8. Corsica Ferries, Itaalia seaduste alusel loodud ettevõtte, on meretranspordi ettevõtte, mis teostab liinilaevandusteenust Genova sadama ja mitmete Korsika sadamate vahel, kasutades selleks kaht Panamas registreeritud ja Panama lipu all sõitvat parvlaeva.

9. Corsica Ferries leidis, et on langenud diskrimineerimise ohvriks, mis ei ole kooskõlas asutamislepingus sisalduvate konkurentsi- ja teenuste osutamise vabaduse sätetega, ning esitas kaebuse Tribunale di Genova'le, kasutades *ex parte* lihtmenetlust, mida võimaldab Itaalia tsiviilkohtumenetluse seadustiku artikkel 633 jj, taotledes vahe hüvitamist makstud baastariifi ja merekabotaaži loaga laevadele mõeldud eritariifi vahel.

10. Nimetatud menetluse käigus esitas Tribunale di Genova Euroopa Kohtule eelotsuse tegemiseks allpool nimetatud küsimused:

"1) Kas EMÜ asutamislepingu artiklid 5 ja 7 on kooskõlas siseriiklike normidega, mis kehtestavad kahe liikmesriigi sadamate vahel praamiteenust osutavate laevade suhtes ning maksude abil meresõiduohutuse huvides kohustusliku lootsiteenuse eest soodustariifid, mis kehtivad üksnes laevadele, millel on õigus teostada merekabotaaži siseriiklike sadamate vahel, juhul kui kehtiv ühenduse õigus sätestab, et merekabotaaž siseriiklike sadamate vahel on reserveeritud üksnes Itaalia lipu all sõitvatele laevadele?

2) Kas EMÜ asutamislepingu artikkel 30 on kooskõlas riiklike eeskirjade või tavade, mis nõuavad kohustuslikku lootsiteenuse kasutamist, isegi kui sama tegevust saab ilma meresõiduohutust vähendamata teostada täielikult või osaliselt ka madalamate kuludega, kasutades laeval olevaid inimesi, varustust ja tehnoloogiat?

3) Kas EMÜ asutamislepingu artikkel 59 on kahe liikmesriigi vahel praamiteenust osutavate laevade puhul kooskõlas siseriiklike normidega, mis võimaldab soodustusi kohustuslikele tariifidele, mis on kehtestatud lootsiteenustele siseriiklikes sadamates üksnes Itaalia lipu all sõitvatele laevadele?

4) Kas riiklike ametiasutuste heakskiit kohustuslikule tariifile, mis tuleneb kokkuleppest või nõupidamistest asjaomaste ametiühingutega, kujutab endast kinnitust kokkuleppele, mis on EMÜ asutamislepingu artikli 85 lõike 1 kohaselt keelatud, ja kas sellisel juhul võib selline kinnitus olla kooskõlas EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõikega 1 koostoimes artiklite 5 ja 85 sätetega?

5) Kas EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõige 1 koostoimes artikliga 86 on kooskõlas siseriiklike normidega, mis lubavad turgu valitseval ettevõtjal, kes on saanud ainuõigused olulise osa üle ühisturul:

a) rakendada erinevaid tingimusi samaväärsetele teenustele kahe liikmesriigi vahel praamiteenuseid osutavate laevade suhtes, kui kehtiv tariifisüsteem võimaldab määrata samade teenuste eest soodustariife, mis praktikas kehtivad üksnes oma riigi lipu all sõitvatele laevadele;

b) kehtestada eelmainitu põhjal välisriigi lipu all sõitvatele laevadele tariifid, mis nõuavad "kolm korda" kõrgemaid makse kui siseriiklikele laevadele kehtestatud tariifid;

c) mitte vähendada kohustusliku teenuse kulusid, nagu näiteks kõnealune teenus, kui laevad meresõiduohutuse nõudeid alati ja igakülgselt täites on suutelised vähemalt osaliselt iseseisvalt tegutsema?"

Euroopa Kohtu pädevus eelotsuseküsimustele vastata

11. Põhikohtuasja kostja, Prantsusmaa ja Itaalia valitsused ning komisjon seavad mitmetel põhjustel kahtluse alla kohtu pädevuse vastata kõikidele siseriikliku kohtu poolt esitatud küsimustele. Nad väidavad, et Tribunale ei võtnud arvesse fakti, et laevad on registreeritud Panamas, mida võib selgitada *inter partes* istungi puudumine lihtmenetluses ning et mõned või mitte ükski esitatud küsimustest ei puuduta siseriiklikule kohtule esitatud avaldust.

12. Arvestades siseriikliku kohtumenetluse iseloomu, on kohus juba otsustanud, et Itaalia piirkondliku kohtu president, lahendades avaldust *ex parte* lihtmenetluses, mille kohta on Itaalia tsiviilkohtumenetluse seadustikus vastav säte, täidab kohtu funktsiooni EMÜ lepingu artikli 177 kohaselt, ning et nimetatud artikkel ei tee kohtule taotluse esitamist

sõltuvaks sellest, kas toimus *inter partes* istung menetluses, mille käigus siseriiklik kohus esitas küsimused eelotsuse tegemiseks, ehkki nõuetekohase õigusemõistmise huvides võib olla, et selline istung oleks aset leidnud (vt otsused kohtuasjas 43/71: *Politi v. Italy*, EKL 1971, lk 1039; kohtuasjas 162/73: *Birra dreher v. Amministrazione delle Finanze dello stato*, EKL 1974, lk 201; kohtuasjas 70/77: *Simmenthal v. Amministrazione delle Finanze dello Stato*, EKL 1978, lk 1453; kohtuasjas 199/82: *Amministrazione delle Finanze dello Stato v. San Giorgio*, EKL 1983, lk 3595; liidetud kohtuasjad C-277/91, C-318/91 ja C-319/91: *Ligur Carni v. Unità Sanitaria Locale*, EKL 1993, lk I-6621; ning liidetud kohtuasjad C-332/92, C-333/92 ja C-335/92: *Eurico Italia v. Ente Nazionale Risi*, EKL 1994, lk I-711).

13. Mis puutub puudulikku faktide esitamisse, piisab, kui märkida, et kohtule esitatud kirjalikud ja suulised märkused sisaldavad piisavalt teavet laevade registreerimise kohta, võimaldamaks kohtul anda Tribunale'le kasulikku vastust, võttes nimetatud teavet arvesse.

14. Ning mis puudutab küsimuste asjakohasust, on kohus seisukohal, et tal puudub pädevus otsustada küsimuste üle, mida on esitanud siseriiklik kohus, kui nimetatud küsimustel puudub seos põhikohtuasja faktide või valdkonnaga ning nad pole seetõttu kohtuvaidluse lahendamiseks objektiivselt vajalikud (vt otsused kohtuasjas 126/80: *Salonia v. Poidomani and Giglio*, EKL 1981, lk 1563; kohtuasjas C-368/89: *Crispoltoni v. Fattoria Autonoma Tabacchi di Città di Castello*, EKL 1991, lk I-3695; kohtuasjas C-186/90: *Durighello v. Istituto Nazionale della Previdenza Sociale*, EKL 1991, lk I-5773; kohtuasjas C-343/90: *Lourenço Dias v. Director da Alfândega do Porto*, EKL 1992, lk I-4673; kohtuasjas C-67/91: *Dirección General de Defensa de la Competencia v. Asociación Española de Banca Privada, and others*, EKL 1992, lk I-4785; ning *Eurico Italia* (eespool viidatud) ning otsus kohtuasjas C-286/88: *Falciola v. Comune di Pavia*, EKL 1990, lk I-191).

15. Sellega seoses, nagu komisjon väitis, on hagiavaldus siseriiklikule kohtule seotud üksnes väidetavalt diskrimineeriva tariifiga, mille põhikohtuasja hageja maksis, ja mitte lootsiteenuse kohustusliku iseloomuga, faktiga, et tariif ei sõltu laeva tehnilistest võimalustest, ega tariifi määramise meetodiga.

16. Neil asjaoludel on ainsateks küsimusteks, millele kohus vastama peab, küsimused 1 ja 3 selle kohta, kas tariifide kehtestamine on kooskõlas mittediskrimineerimise põhimõttega, ning küsimuse 5 punktid a) ja b) avalike ettevõtjate kuritarvitava iseloomuga tegevuste keelustamise kohta.

Vabadus pakkuda meretransporditeenuseid

17. Küsimustes 1 ja 3 soovib Tribunale põhimõtteliselt teada saada, kas ühenduse õigus välistab liikmesriigis erinevate tariifide kehtestamise sama lootsiteenuse eest, sõltuvalt sellest, kas kahe liikmesriigi vahel laevatranspordi teenust pakkuv ettevõtja kasutab laeva, mis on volitatud teostama merekabotaaži, mis on lubatud üksnes antud riigi lipu all sõitvatele laevadele.

18. Kohus märgib alustuseks, et asutamislepingu artikkel 5, millele viidatakse küsimuses 1, ning mis sätestab, et liikmesriigid peavad tagama oma lepingujärgsete kohustuste täitmise, on sõnastatud nii üldiselt, et selle autonoomne kohaldamine ei saa kõne alla tulla, kui kõnealust olukorda reguleerib konkreetne lepingusäte (vt otsust liidetud kohtuasjades C-78/90 kuni C-83/90: *Compagnie Commerciale de l' Ouest, and others v. Receveur Principal des Douanes de La Pallice Port*, EKL 1992, lk I-1847, punkt 19).

19. Teiseks on kohus olnud alati seisukohal, et EMÜ asutamislepingu artikkel 7 (EÜ lepingu artikkel 6), mis kehtestab kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu üldise põhimõtte, rakendub iseseisvalt üksnes olukordades ühenduse õiguse reguleerimisalas, mille suhtes leping ei sätesta ühtki konkreetset diskrimineerimiskeeldu (vt otsust kohtuasjas C-179/90: *Merci Convenzionali Porto di Genova v Siderurgica Gabrielli*, EKL 1991, lk I-5889, punkt 11).

20. Teenuste osutamise vabaduse valdkonnas on diskrimineerimiskeelu põhimõtet väljendatud asutamislepingu artiklis 59.

21. Mis puutub teenuste määratlemisse, millele lepingu artiklit 59 kohaldada, tuleb märkida, et diferentseeritud tariifisüsteem lootsiteenustele mõjutab transpordiettevõtet nagu Corsica Ferries kahel moel. Lootsiteenused on teenused, mida lootsiühing osutab tasu eest meretranspordi ettevõtjatele ning erinevused tariifides mõjutavad neid ettevõtjaid teenuste tarbijatena. Samas mõjutavad erinevused tariifides neid ettevõtjaid peamiselt nende võimes pakkuda meresõidutranspordi teenuseid sedavõrd, kuivõrd tariifidel on mõju nimetatud teenustele, ning asetavad nad seega ebasoodsamasse olukorda, võrreldes ettevõtjatega, kes saavad kasu soodustariifidest.

22. Siseriiklikus kohtus arutluse all olevat tariifisüsteemi meresõiduteenuste osutamise vabaduse seisukohast hinnates peab kohus esmalt arvestama, mil määral kehtib asutamislepingu artiklis 59 sätestatud mittediskrimineerimise põhimõte meretranspordi sektoris ning kas selline süsteem põhjustab diskrimineerimist kodakondsuse alusel.

23. Asutamislepingu artikli 61 lõige 1 sätestab, et transpordivaldkonnas teenuste osutamise vabadust peavad reguleerima asutamislepingu transporti käsitleva jao sätted (vt otsused kohtuasjas 13/83: *Parliament v. Council*, EKL 1985, lk 1513, punkt 62, ja kohtuasjas C-49/89: *Corsica Ferries France v. Direction Générale des Douanes Françaises*, EKL 1989, lk 4441, punkt 10).

24. Sellest jäeldub, nagu kohus leidis oma otsustes (eelpool mainitud) *Corsica Ferries France* kohta, punkt 11, ning liidetud kohtuasjades 209 kuni 213/84: *Ministère Public v. Asjes*, EKL 1986, lk 1425, punkt 37, et transpordisektoris oleks pidanud eesmärk, mis kehtestati asutamislepingu artiklis 59 teenuste osutamise vabaduse piirangute kaotamise kohta üleminekuperioodil, olema saavutatud ühise poliitika raames, mis on sätestatud asutamislepingu artiklites 74 ja 75.

25. Meretranspordi aspektist sätestab asutamislepingu artikkel 84 lõige 2, et nõukogu võib otsustada, kas, mis ulatuses ja mil moel võib asjakohaseid sätteid kehtestada antud transpordiliigile.

26. Seega võttis nõukogu nimetatud sätete alusel vastu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86, rakendades teenuste osutamise vabaduse põhimõtet meretranspordile liikmesriikide vahel ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (EÜT 1986, L 378, lk 1), mis jõustus 1. jaanuaril 1987.

27. Nimetatud määruse artikkel 1 lõige 1 sätestab, et:

“Vabadust pakkuda meretranspordi teenuseid liikmesriikide vahel ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel kohaldatakse liikmesriikide kodanikele, kes elavad teises liikmesriigis, kui isik, kellele nimetatud teenused on mõeldud.”

28. Mis puutub määruse nr 4055/86 sisulisse eesmärki, sätestab artikkel 1 selgesõnaliselt, et määrus kehtib sellistele liikmesriikidevahelistele meretransporditeenustele, nagu põhimenetlusel teemaks.

29. Mis puudutab isikuid, kelle kohta kehtib määrus nr 4055/86, osutab artikkel 1 liikmesriikide kodanikele, kes elavad teises liikmesriigis, kui isik, kellele nimetatud teenused on mõeldud, ega maini transporditeenuste kasutatavate laevade registreerimist ega lippu, mille all nad sõidavad.

30. Peale selle võib ettevõtja toetuda meretransporditeenuste osutamise vabadusele liikmesriikide vahel ning eriti kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelule liikmesriigi vastu, kus ta on asutatud, juhul kui teenuseid osutatakse isikutele, kes elavad teises liikmesriigis. Põhikohtuasjaga sarnase kohtuasja puhul pakub ühes liikmesriigis asuv ettevõtja, kes teostab määruse nr 4055/86 alusel praamiteenust teise liikmesriiki, nimetatud teenuseid nende teenuste iseloomust lähtuvalt *inter alia* isikutele, kes elavad viimatimainitud liikmesriigis.

31. Järelikult ei ole põhikohtuasjas käsitletav olukord pelgalt siseriiklik küsimus ning Itaalia valitsuse sellekohane väide tuleb tagasi lükata.

32. Kaalutledes, kas põhikohtuasjas kõne all olev tariifisüsteem on kooskõlas määrusega nr 4055/86, tuleb märkida, et käesoleva otsuse 6. ja 7. punkt näitavad, et süsteem võimaldab sooduskohtlemist laevadele, kellel on lubatud tegeleda merekabotaažiga, ehk teisisõnu – Itaalia lipu all sõitvatele laevadele.

33. Selline süsteem diskrimineerib kaudselt ettevõtjaid nende rahvuse järgi, kuna riigilipu all sõitvaid laevu käitavad enamasti sama riigi ettevõtjad, samas kui transpordiettevõtjad teistest liikmesriikidest ei kasuta reeglina laevu, mis on registreeritud nimetatud süsteemi kasutavas riigis.

34. Nimetatud järeldust ei mõjuta fakt, et ebasoodsamas olukorras ettevõtjate klass võib hõlmata ka avalikke transpordiettevõtjaid, kes kasutavad laevu, mis pole antud riigis registreeritud, ega ka fakt, et sooduskoheldud ettevõtjate klass võib hõlmata transpordiettevõtjaid teistest liikmesriikidest, kes kasutavad eespool nimetatud liikmesriigis registreeritud laevu, kuna soodustatud klass koosneb peamiselt selle riigi kodanikest.

35. Sellest järeldub, et määruse nr 4055/86 artikli 1 lõige 1 keelab liikmesriigil kehtestada erinevaid tariife samadele lootsiteenustele, sõltuvalt sellest, kas selle või mõne teise liikmesriigi ettevõtja, kes osutab meretranspordi teenuseid antud liikmesriigi ja mõne muu liikmesriigi vahel, kasutab või ei kasuta laeva, millel on õigus teostada merekabotaaži, mille õigus on reserveeritud antud liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele.

36. Lootsiühing ja Itaalia valitsus eksivad, püüdes õigustada erinevaid tariife meresõiduohutuse, riikliku transpordipoliitika või keskkonnakaitsega. Isegi, kui nimetatud eesmärgid suudaksid õigustada riiklike ametiasutuste sekkumist transpordisektorisse, pole kõnealusega sarnanev diskrimineeriv tariifisüsteem nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalik.

37. Vastus küsimustele 1 ja 3 peab seega olema, et määruse nr 4055/86 artikli 1 lõige 1, mis sätestab teenuse osutamise vabaduse, sealhulgas ka diskrimineerimiskeelu meretranspordi valdkonnas liikmesriikide vahel, välistab liikmesriigi poolt erinevate tariifide kehtestamise samadele lootsiteenustele, sõltuvalt sellest, kas kahe liikmesriigi vahel meretransporditeenust osutav ettevõtja kasutab laeva, millel on õigus tegeleda merekabotaažiga, mis on reserveeritud üksnes antud riigi lipu all sõitvatele laevadele.

Konkurentsieesirjad

38. Oma 5. küsimuse esimeses kahes punktis soovib siseriiklik kohus sisuliselt teada saada, kas asutamislepingu artikli 90 lõige 1 ja 86 keelavad siseriiklikul ametiasutusel võimaldada ettevõtjal, kellel on ainuõigused, osutada kohustuslikku lootsiteenust olulisel osal ühisturust, kehtestada erinevaid tariife meretranspordiettevõtetele, sõltuvalt sellest, kas nad teostavad transporditeenuseid liikmesriikide vahel või sama riigi territooriumil asuvate erinevate sadamate vahel.

39. Tuleb märkida, et lootsiühing, kes on põhikohtuasja kostja, on saanud siseriiklikelt ametivõimudelt ainuõiguse osutada kohustuslikku lootsiteenust Genova sadamas.

40. Ettevõtjat, kellel on seaduslik monopol olulisel osal ühisturust, võib vaadelda turgu valitsevas seisundis olevana lepingu artikli 86 tähenduses (vt otsused kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser v. Macrotron, EKL 1991, lk I-1979, punkt 28; kohtuasi C-260/89: ERT v. DEP and Kouvelas, EKL 1991, lk I-2925, punkt 31; ja *Merci Convenzionali Porto di Genova* (viidatud eespool) punkt 14).

41. Kõnealune turg on Genova sadama lootsiteenuste turg. Pidades silmas eriti selle sadama käivet ning tähtsust mereimpordi ja -eksporditehingute suhtes antud liikmesriigis üldiselt, võib antud turgu käsitleda turuna, mis hõlmab olulist osa ühisturust (vt otsus kohtuasjas *Merci Convenzionali Porto di Genova* (viidatud eespool), punkt 15).

42. Artikli 90 lõike 1 tähenduses ainuõiguste omistamise teel turgu valitseva seisundi loomise fakt iseenesest ei ole vastuolus asutamislepingu artikliga 86.

43. Liikmesriik rikub siiski nimetatud kahe artikli ettekirjutusi, kui ta ettevõtja kinnitatud tariife heaks kiites ajendab nimetatud ettevõtjat oma juhtpositsiooni ärakasutamisele, kehtestades *inter alia* erinevaid tingimusi samadele tehingutele oma kaubanduspartneritega vastavalt asutamislepingu artiklile 86 punkt c.

44. Niivõrd, kuivõrd eelotsuse taotluses nimetatud diskrimineerivad tegevused mõjutavad kahe liikmesriigi vahel transporditeenuseid osutavaid ettevõtjaid, võivad nad mõjutada ka kaubandust liikmesriikide vahel.

45. Vastus 5. küsimuse esimesele kahele punktile peab seega olema, et asutamislepingu artikli 90 lõige 1 ja artikkel 86 keelavad siseriiklikul ametiasutusel ajendada ettevõtjat, kellele on antud eksklusiivne õigus osutada kohustuslikke lootsiteenuseid olulisel osal ühisturust, kiites heaks nimetatud ettevõtja kehtestatud tariifid, erinevate tariifide kohaldamist meretranspordi ettevõtjatele, sõltuvalt sellest, kas nimetatud ettevõtjad teostavad transporditeenuseid liikmesriikide vahel või sama riigi territooriumil asuvate sadamate vahel, niivõrd, kuivõrd see mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

Kohtukulud

46. Euroopa Kohtule märkusi esitanud Prantsuse valitsuse ja Itaalia valitsuse ning Euroopa Ühenduste Komisjoni kulusid ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus siseriiklikus kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes,

EUROOPA KOHUS,

vastuseks küsimustele, mille talle oma 14. detsembri 1992. aasta otsusega esitas Tribunale di Genova, otsustab:

1. Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86 artikli 1 lõige 1, mis kehtestab liikmesriikide vahel ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel meretransporditeenuste osutamise vabaduse põhimõtte, keelab liikmesriigil kohaldada erinevaid tariife samadele lootsiteenustele, sõltuvalt sellest, kas kahe liikmesriigi vahel meretransporditeenuseid osutav ettevõtja kasutab laeva, millel on õigus tegeleda merekabotaažiga, mille ainuõigus on antud liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel.

2. EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõige 1 ja artikkel 86 keelavad riiklikul ametiasutusel ajendada ettevõtjat, kellele on antud ainuõigus osutada kohustuslikku lootsiteenust olulisel osal ühisturust, kiites heaks nimetatud ettevõtja poolt kehtestatud tariifid, erinevate tariifide kohaldamist meretranspordiga tegelevatele ettevõtjatele, sõltuvalt sellest, kas viimased osutavad transporditeenuseid liikmesriikide vahel või riigi territooriumil asuvate erinevate sadamate vahel, niivõrd, kui võrd see mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

Due

Mancini

Moitinho de Almeida

Díez de Velasco

Edward

Kakouris

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Kapteyn

Murray

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 17. mail 1994 Luksemburgis.

Kohtusekretär

President

R. Grass

O. Due