

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)
18. juuni 1998*

Teenuste osutamise vabadus – Merevedu – Ainuõigust omavad ettevõtjad – Laevade sildumisteenused sadamates – Konkurentsieeskirjade täitmine – Tariifid

Kohtuasjas C-266/96,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EÜ asutamislepingu artikli 177 alusel esitatud Tribunale di Genova (Itaalia) taotlus, millega soovitakse saada nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

Corsica Ferries France SA

ja

Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl,

Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl,

Ministero dei Trasporti e della Navigazione

eelotsust EÜ asutamislepingu artiklite 3, 5, 30, 59, 85, 86 ja artikli 90 lõike 1 ning nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos (EÜT 1986, L 378, lk 1; EÜT eriväljaanne 06/01, lk 174) tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS (viies koda)

koosseisus: koja esimees C. Gulmann, kohtunikud M. Wathelet (ettekandja), J. C. Moitinho de Almeida, J.-P. Puissochet ja L. Sevón,

kohtujurist: N. Fennelly,

kohtusekretär: vanemametnik D. Louterman-Hubeau,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Corsica Ferries France SA, esindajad: advokaadid G. Conte ja G. Giacomini, Genova,

– Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl, esindajad: advokaadid A. Tizzano, Napoli, ja F. Munari, Genova,

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

– Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, esindajad: advokaadid S. M. Carbone ja G. Sorda, Genova, ja G. M. Roberti, Napoli,

– Itaalia valitsus, esindaja: välisministeeriumi diplomaatiliste erimeelsuste osakonna juhataja professor U. Leanza, keda abistas riiklik esindaja P. G. Ferri,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: peaõigusnõunik G. Marengo ja õigustalituse ametnik L. Pignataro,

võttes arvesse kohtuistungil ettekannet,

olles 6. novembri 1997. aasta kohtuistungil ära kuulanud suulised märkused, mille esitasid Corsica Ferries France SA, esindajad: G. Conte ja G. Giacomini; Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl, esindaja: F. Munari; Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl, esindajad: S. M. Carbone, G. Sorda ja G. M. Roberti; Itaalia valitsus, esindaja: riiklik esindaja G. Aiello, ja komisjon, esindaja: L. Pignataro,

olles 22. jaanuari 1998. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Oma 5. juuli 1996. aasta määrusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 2. augustil 1996, esitas Tribunale di Genova EÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Euroopa Kohtule mitu eelotsuse küsimust EÜ asutamislepingu artiklite 3, 5, 30, 59, 85, 86 ja artikli 90 lõike 1 ning nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos (EÜT 1986, L 378, lk 1; EÜT eriväljaanne 06/01, lk 174) tõlgendamise kohta.
- 2 Need küsimused esitati kohtuasjas Corsica Ferries France SA (edaspidi „Corsica Ferries”) vs. Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop. arl (Genova sadama sildumisgrupp, edaspidi „Genova sildumisgrupp”), Gruppo Ormeggiatori del Golfo di La Spezia Coop. arl (La Spezia sadama sildumisgrupp, edaspidi „La Spezia sildumisgrupp”) ja Ministero dei Trasporti e della Navigazione (Itaalia transpordi- ja merendusministeerium).
- 3 Corsica Ferries on Prantsuse õiguse alusel asutatud ettevõtte, kes on alates 1. jaanuarist 1994 osutanud laevandusettevõtetena liinilaevandusteenust autopraamidega Korsika ja mitmete Itaalia sadamate vahel, kaasa arvatud Genova ja La Spezia. Selleks kasutab ta Jerseys asutatud Tourship Ltd-ga sõlmitud ajaprahilepingu alusel Panama lipu all sõitvaid praame. Nii Corsica Ferries kui ka Tourship Ltd kuuluvad ettevõttele Tourship SA, mis on asutatud Luksemburgi õiguse alusel ja asub Luksemburgis. Aastatel 1994–1996 tasus Corsica Ferries Genova ja La Spezia sildumisgruppidele teatud summad sildumisteenuste eest (laevade sildumine ja lahtisildumine), mida kõnealustes sadamates peatuvatele Corsica Ferriese kasutatavatele laevadele osutati.

- 4 Corsica Ferries lisas oma makseid tehes alati sõnaselged reservatsioonid, märkides, et kohustus kasutada sildumisgruppide teenuseid takistab kaupade vaba liikumist ja teenuste osutamise vabadust ning et temalt nõutud summad on arvatud tariifi põhjal, millel ei ole seost tegelikult osutatud teenustega ja mis on kehtestatud ühenduse õiguse konkurentsieeskirju rikkudes.
- 5 Corsica Ferries esitas 2. juulil 1996 Itaalia Codice di procedura civile (tsiviilkohtumenetluse seadustiku) artikli 633 alusel Tribunale di Genovale hagiavalduse, milles nõudis Genova sildumisgrupilt 669 838 425 Itaalia liiri (ITL) suuruse summa tasumist, La Spezia sildumisgrupilt 188 472 802 ITL suuruse summa tasumist ning Itaalia transpordi- ja merendusministeeriumilt eelnimetatutega solidaarselt 858 311 227 ITL suuruse summa tasumist; kõikidele summadele lisandub intress. Corsica Ferriese arvates oli selline nõudmine põhjendatud sellega, et tema makstud tasudel puudus seaduslik alus. Ta esitas sellega seoses kaks põhjendust.
- 6 Esiteks, põhikohtuasjas käsitletavates sadamates sildumisoperatsioonide eest nõutavatel tariifidel ei olnud seost sildumisgruppide poolt laevadele tegelikult osutatud teenuste kuludega ja peale selle olid kõnealused tariifid sadamati erinevad. See tähendas, et need olid nii mereveosektoris määrusega nr 4055/86 tagatud teenuste osutamise vabaduse kui ka asutamislepingu artikliga 30 tagatud kaupade vaba liikumise takistuseks.
- 7 Teiseks, need tasud olid kehtestatud asutamislepingu konkurentsieeskirju rikkudes. Sellise rikkumise tagajärjeks ei olnud üksnes see, et tariifid olid ettevõtjate liidu vahelise, asutamislepingu artiklis 85 keelatud kokkuleppe tulemus, vaid ka see, et Genova ja La Spezia sildumisgrupid kuritarvitasid asutamislepingu artiklit 86 rikkudes oma turgu valitsevat seisundit ühisturu olulises osas, kehtestades ebaõiglased tariifimäärad, takistades laevandusettevõtetele oma oskustööliste kasutamist sildumisoperatsioonide läbiviimisel ning kehtestades ühesugustele laevadele osutatud samaväärsete teenuste eest sadamati erinevad tariifid.
- 8 Toetamaks oma hagiavaldust, milles nõutakse, et Itaalia Vabariik peab solidaarselt tasuma Corsica Ferriesele võlgnetavad summad, väidab Corsica Ferries, et see riik on kohustatud tasuma seepärast, et ta ei sekkunud nende ühenduse õiguse rikkumiste lõpetamiseks, mille ohvriks Corsica Ferries end peab.
- 9 Põhikohtuasjas kohaldatavatest õigusnormidest ilmneb, et sildumisteenusid reguleerivad Codice della Navigazione (meresõidukodeks, edaspidi „kodeks”), Regolamentoo per la Navigazione Marittima (meresõidumäärus, edaspidi „määrus”) ja iga sadama puhul kohaliku pädeva veeteede ameti vastuvõetud eeskirjad.
- 10 Koodeksi artiklite 62 ja 63 kohaselt reguleerib ja jälgib sadamakapten laevade sadamasse saabumist, seal liikumist ja sealt lahkumist, ankurdamist ja sildumist, korraldab sildumis- ja lahtisildumismanöövreid, vajaduse korral käsib omaalgatuslikult, et laevad nimetatud manöövrid oma kulul läbi viiksid, ning viimaks käsib äärmises hädaolukorras kinnitusköied läbi lõigata.
- 11 Koodeksi artikli 116 kohaselt kuuluvad sildumisteenus osutajad sadamateenusete osutamiseks määratud töötajate hulka. Nende suhtes kehtivad eelkõige määruse VI peatüki (artiklite 208–214) sätted. Artikliga 209 usaldatakse sildumisteenusete

reguleerimine sadamakaptenile, kes peab tagama sildumisteenuse korrapärase osutamise vastavalt sadama vajadustele, ning võib muu hulgas sadamates, kus on selline vajadus, moodustada sildumisgrupi. Lõpuks on määruse artiklis 212 sätestatud, et igas sadamas peab merepiirkonna juht kindlaks määrama sildumisteenuste tariifid.

- 12 Genova sadamas kohaldatavad eriõigusnormid koosnevad 1. juuni 1953. aasta määrusest nr 759, mille võttis vastu Consorzio Autonomo del Porto di Genova (Genova sadama sõltumatu konsortsiumi) president, kes moodustas Genova sildumisgrupi, ja 1. märtsil 1972. aastal vastuvõetud määrusest laevandusteenuste ja sadamapolitsei kohta, mille artiklis 13 on sätestatud:

„sildumisteenuse osutajad teenuste kasutamine laevade sildumisel ja lahtisildumisel on vabatahtlik [...].

Kui laev siiski ei vaja sildumisteenuse osutajate teenuseid, peab sildumisoperatsioonid läbi viima üksnes laeva meeskond.”

- 13 Liikmesriigi kohtu arvates muudetakse selle sätte teises lõigus Genova sildumisgrupi teenuste kasutamine tegelikult kohustuslikuks.

- 14 La Spezia sadama suhtes kohaldatavad eriõigusnormid sisalduvad La Spezia merepiirkonna juhi 16. juuli 1968. aasta seadluses nr 20. Selle seadluse artiklis 1 on moodustatud sildumistöötajate grupp. Artikli 2 kohaselt see grupp

„osutab laevade sildumis- ja lahtisildumisteenuseid ja tagab sadamas ohutuse. See teenus on kohustuslik laevade puhul, mille brutoregistertonnaaž on üle 500 tonni. Väiksema tonnaažiga laevad võivad teha selle manöövri oma meeskonnaga, kui see ei tõkesta liiklust ega sea ohtu sadama ega töötajate ohutust. Sildumisteenuste osutamiseks on rangelt keelatud kasutada muid isikuid, kes ei kuulu eelnimetatud sildumistöötajate hulka.”

- 15 Sildumisoperatsioonide tariifimäärade osas erineb nende kirjeldus eelotsusetaotluses Genova ja La Spezia sildumisgruppide, Itaalia valitsuse ja komisjoni antud kirjeldusest, sest otsus on tehtud lihtmenetluse korras teist poolt ära kuulamata, mistõttu selles selgitatakse üksnes Corsica Ferriese esitatud faktilisi asjaolusid ja õiguslikke argumente. Olenemata seda puudutavast Euroopa Kohtu esitatud kirjalikust küsimusest Corsica Ferriesele, on tulnud teatud aspektid jätta lahendamata, sest pooled on tõlgendanud teatud asju erinevalt.

- 16 Eelotsusetaotluse kohaselt ei ole üheski õigustekstis kindlaks määratud kriteeriume, millele iga merepiirkonna juht peab sildumisteenuste tariifide kindlaksmääramisel vastama. Need tariifid on mõnikord kindlaks määratud pärast seda, kui sektori ettevõtjad on jõudnud nendes kokkuleppele ja nende täitmine tagatakse haldusaktiga.

- 17 Genova ja La Spezia sildumisgruppide, Itaalia valitsuse ja komisjoni arvates tuleb siiski võtta arvesse 5. mai 1989. aasta seadust nr 160/89 (*GURI* nr 139, 16.6.1989), mille artikli 9 lõikes 7 on sätestatud, et kaubalaevastikuminister võtab pärast nõupidamist seda sektorit riigi tasandil esindavate ametiühingute, muude tööturu osapoolte ja asjaomaste ettevõtetega vastu õigusnormid sadamateenuste ja -operatsioonide tariifide riigi tasandil ühtlustamise kohta. Selles ettenähtud tariifide ümberkorraldamist reguleeriti eelkõige

kaubalaevastikuministri 19. septembri 1994. aasta ringkirjaga nr 8/1994, milles määrati kindlaks kriteeriumid, millele sadamavaldajad peavad tariifide kehtestamisel vastama.

- 18 Nendesamade asjaosaliste arvates arvutatakse tariifid niisiis valemiga, mille eesmärk on jagada sildumisteenuse osutamise seotud kulud eri sadamakasutajate vahel. Tariifide kohaldamiseks jagatakse kasutajad kategooriatesse laevade kogumahutavuse põhjal; kasutajad võivad nõuda teatud laevakategooriatele (nt autopraamid) antavaid vähendusi või sadama külastussagedusega seotud vähendusi. Kaks aastat kehtiv tariifimäär arvutatakse prognoositava kogukäibe põhjal iga sildumisgrupi jaoks ja see sõltub sadama liikluse mahust. Enne, kui sadamavaldaja võtab vastu otsuse iga sadama jaoks tariifide kehtestamise kohta, võivad nii teenuse osutajad kui ka kasutajad teha teatavaks oma seisukoha.
- 19 Genova ja La Spezia sadamate tariifid avaldati vastavalt 20. oktoobri ja 27. septembri 1994. aasta seadlustes.
- 20 Tribunale di Genova arvates osutavad Genova ja La Spezia sildumisgrupid teenuseid Corsica Ferriesele, kes pakub ise määruse nr 4055/86 alla kuuluvaid teenuseid, ning need grupid on asutamislepingu artikli 90 lõikes 1 nimetatud ettevõtjad, kellel on ainuõigused ühisturu olulises osas. Kaheldes, kas ainuõiguste olemus, teenuse kohustuslik iseloom, tariifide kehtestamise alus ja nõutavad summad võivad olla takistuseks ühendusesisesel kaupade ja teenustega kauplemisel ning sundida kõnealuste õigustega ettevõtjaid kuritarvitama oma turgu valitsevat seisundit liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutaval viisil, sest nad jätavad kulud liikmesriikidevaheliste vedudega tegelevate ettevõtjate kanda, otsustas liikmesriigi kohus seejärel peatada menetluse ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1) Kas asutamislepingu artiklit 30 tuleb tõlgendada selliselt, et see välistab liikmesriigi õigusnormid ja/või haldustava, millega keelatakse teistes liikmesriikides asutatud laevandusettevõtete laevade sildumine esimesena nimetatud riigi sadamasse saabumisel ja lahtisildumine lahkumisel, kui need ei kasuta kohaliku ettevõtja ainuõiguse alusel osutatavaid sildumis- ja lahtisildumisteenuseid, millega kaasneb kõnealusele ettevõtjale selliste tasude maksmine, mis ei pruugi olla vastavuses osutatud teenuste tegelike kuludega?

2) Kas nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruses (EMÜ) nr 4055/86 ja asutamislepingu artiklis 59 välistatakse liikmesriigis sildumisteenuste kasutamise kohustuse kehtestamine, mille kohaselt teises liikmesriigis asutatud laevandusettevõtete suhtes kohaldatakse nende laevade esimesena nimetatud liikmesriiki saabumisel ja sealt lahkumisel tariife, mida ei ole kehtestatud seadusega, vaid haldusastutuste kaalutusõiguse alusel?

3) Kas asutamislepingu artiklites 3 ja 5, artikli 90 lõikes 1 ning artiklites 85 ja 86 välistatakse liikmesriigi õigusnorm ja/või haldustava, mis annab kõnealuses riigis asutatud ettevõtjale ainuõiguse osutada sildumisteenuseid, mis võimaldab muuta need teenused kohustuslikuks, nõuda tasusid, mis ei pruugi vastata teenuse osutamise tegelikele kuludele, kohaldada tariife, mis on kindlaks määratud kokkuleppes ja/või haldusastutuse kaalutusõiguse alusel, ning kehtestada tariifitingimusi, mis erinevad sadamati, isegi samaväärsete teenuste puhul?”

Vastuvõetavus

- 21 Nii Itaalia valitsus kui ka Genova ja La Spezia sildumisgruppid on kahelnud esitatud küsimuste vastuvõetavuses põhjusel, mis on ühelt poolt seotud liikmesriigi kohtu menetluse olemusega ning teiselt poolt küsimuste asjakohasuse puudumisega kõnealuses kohtus arutatava kohtuasja osas.
- 22 Esiteks juhib Itaalia valitsus liikmesriigi kohtu menetluse olemuse osas tähelepanu sellele, et tegemist on *ex parte* (ühepoolse) lihtmenetlusega, mille võib alata igal ajal, kes taotleb kirjalike tõendite põhjal maksekäsku teist poolt ära kuulamata; *inter partes* (pooltevaheline) arutelu toimub seejärel alles siis, kui maksma kohustatud pool esitab vastuväite selle korralduse peale. Itaalia valitsuse arvates takistab asjaolu, et menetlus ei ole *inter partes* ja ei ole võimalik saada muid tõendeid kui hageja esitatud kirjalikud tõendid, Euroopa Kohtul saada vajalikku teavet sellistele küsimustele vastamiseks, mis käsitlevad konkurentsi osas keerulisi õiguslikke ja faktilisi asjaolusid.
- 23 Sellega seoses tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et Itaalia piirkonnakohtu esimees, tehes Itaalia tsiviilkohtumenetluse seadustikus ettenähtud *ex parte* lihtmenetluse korras otsuse hagi kohta, teeb kohtutoiminguid asutamislepingu artikli 177 tähenduses ning et kõnealuses artiklis ei esitata sellist tingimust Euroopa Kohtusse pöördumiseks, et menetlus, mille käigus liikmesriigi kohus esitab eelotsuse küsimused, oleks *inter partes* arutelu (17. mai 1994. aasta otsus kohtuasjas C-18/93: Corsica Ferries, EKL 1994, lk I-1783, punkt 12, ja selles viidatud kohtupraktika).
- 24 Tuleb siiski lisada, et selliste menetluste raames on samamoodi vaja, et liikmesriigi kohus annaks Euroopa Kohtule üksikasjaliku ja täieliku faktilise ja õigusliku konteksti kirjelduse.
- 25 Käesolevas asjas näib faktilise ja õigusliku konteksti kirjeldus tõepoolest kohati ebapiisav ning seetõttu takistab Euroopa Kohtul talle esitatud küsimustele soovitud täpsusega vastamast. Sellest hoolimata võimaldab toimikus olev teave Euroopa Kohtul asja lahendada, kuigi ta jätab esitatud küsimuste teatud aspektid lahtiseks.
- 26 Esitatud küsimuste asjakohasuse osas on Genova ja La Spezia sildumisgruppid väitnud, et liikmesriigi kohtule esitatud Corsica Ferries hagi eesmärk on saada tagasi kõik need summad, mille Corsica Ferries on kõnealustele gruppidele maksnud. Et neil gruppidel oleks igal juhul õigus saada teatud tasu, sest sildumisteenuseid on tegelikult osutatud, ei vasta Corsica Ferries hagi ühele Itaalia tsiviilkohtumenetluse seadustiku artiklis 633 kehtestatud nõudele, mis käsitleb kindla võla olemasolu. Nad järeldavad, et vastus esitatud küsimustele ei mõjuta kohtuvaidluses tehtavat otsust.
- 27 Selles osas tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peavad üksnes liikmesriigi kohtud, kus menetlus on pooleli ja kes peab võtma vastutuse kohtuotsuste tegemise eest, määrama iga kohtuasja eripära arvesse võttes kindlaks nii eelotsuse vajaduse kohtuotsuse langetamiseks kui ka Euroopa Kohtule nende poolt esitatavate küsimuste asjakohasuse. Liikmesriigi kohtu eelotsustetaotluse võib tagasi lükata üksnes siis, kui on ilmne, et kõnealuse kohtu poolt taotletav ühenduse õiguse tõlgendamine ei ole kuidagi seotud kohtuasja tegeliku olemusega või põhikohtuasja esemega (vt 6. juuli 1995. aasta otsust kohtuasjas C-62/93: BP Supergas vs. Kreeka riik,

EKL 1995, lk I-1883, punkt 10, ja 26. oktoobri 1995. aasta otsust kohtuasjas C-143/94: Furlanis vs. Anas ja Itinera, EKL 1995, lk I-3633, punkt 12). Sellega ei ole põhikohtuasjas siiski tegu.

28 Seetõttu on eelotsusetaotlus vastuvõetav.

Esimene küsimus

29 Oma esimese küsimusega küsib liikmesriigi kohus peamiselt seda, kas asutamislepingu artikkel 30 välistab liikmesriigi õigusnormi, milles nõutakse, et teistes liikmesriikides asutatud laevandusettevõtted, kelle laevad peatuvad esimesena nimetatud riigi sadamas, kasutaksid ainuõigustega sildumisgruppide teenuseid osutatud teenuste tegelikust kulust suurema tasu eest. Liikmesriigi kohus küsib, kas põhikohtuasjas arutatavad õigusnormid, mis ei käsitle küll otseselt kaupu, on vastuolus asutamislepingu artikliga 30 niivõrd, kui selle tagajärjeks on veo kallinemine ning seetõttu teistest liikmesriikidest pärit kaupade impordi takistamine.

30 Tuleb märkida, et põhikohtuasjas käsitletaval juhul kohaldatakse õigusnorme eranditult kõigi, Itaalia ja muude laevade suhtes, mis peatuvad kõnealustes sadamates. Õigusnormiga kehtestatava kohustuse eesmärk on tagada, et sildumiseks ja lahtisildumiseks kasutatakse tasu eest ainuõiguse alusel osutatavaid kohalikke sildumisteenuseid. Kõnealuse kaupade vaba liikumise nõude mõjude osas tuleb märkida, et ühelt poolt on käesoleval juhul ennekõike tegu sellise mereveoteenuse osutamise, mis puudutab nii isikuid kui ka kaupu. Teiseks, isegi kui on tegu vaid kaupade veoga, ilmneb kohtuasja toimikust, et laeva sildumisteenuse hind on alla 5% sadamatasudest, mis on kokku 12–14% veokuludest, moodustades 5–10% veetud toodete hinnast. Sildumisteenuste kasutamine toob veetud toodete puhul kaasa ligikaudu 0,05 protsendi suuruse lisakulu.

31 Sellest tulenevalt ei tee põhikohtuasjas käsitletavaga sarnased õigusnormid veetud kaupadel päritolu järgi mingit vahet, nende eesmärk ei ole reguleerida kaubavahetust teiste liikmesriikidega ning nende kaupade vabale liikumisele avalduv võimalik piirav mõju on liiga ebamäärane ja kaudne, et selles kehtestatud kohustust käsitletaks selliselt, et see võib takistada liikmesriikidevahelist kaubandust (14. juuli 1994. aasta otsus kohtuasjas C-379/92: Peralta, EKL 1994, lk I-3453, punkt 24, ja 5. oktoobri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-96/94: Centro Servizi Spediporto, EKL 1995, lk I-2883, punkt 41).

32 Seetõttu tuleb esimesele küsimusele vastata, et asutamislepingu artikkel 30 ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatavad õigusnormid, milles nõutakse, et teistes liikmesriikides asutatud laevandusettevõtted, kelle laevad peatuvad esimesena nimetatud liikmesriigi sadamas, kasutaksid ainuõigusi omavate kohalike sildumisgruppide teenuseid teenuse osutamise tegelikest kuludest suurema tasu eest.

Kolmas küsimus

33 Oma kolmanda küsimusega, mida on asjakohane uurida enne teist küsimust, et kasutada toimikus toodud faktilist ja õiguslikku konteksti käsitlevat teavet parimal võimalikul viisil, küsib liikmesriigi kohus peamiselt seda, kas asutamislepingu artiklid 3, 5, 85, 86 ja 90 välistavad sellised liikmesriigi õigusnormid, milles antakse kõnealuses riigis asutatud

ettevõtjatele ainuõigus osutada sildumisteenuseid, nõutakse, et kõnealuseid teenuseid kasutataks teenuse osutamise tegelikest kuludest suurema tasu eest, ning sätestatakse samaväärsete teenuste eest sadamati erinevad tariifid.

- 34 Asutamislepingus sätestatud konkurentsieeskirju kohaldatakse transpordisektori suhtes (17. novembri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-185/91: Reiff, EKL 1993, lk I-5801, punkt 12, ja 9. juuni 1994. aasta otsus kohtuasjas C-153/93: Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft, EKL 1994, lk I-2517, punkt 12).
- 35 Asutamislepingu artiklid 85 ja 86 käsitlevad üksnes ettevõtjate tegevust, mitte liikmesriikide õigusnorme. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõutakse asutamislepingu artiklites 85 ja 86 koostoimes artikliga 5, et liikmesriigid ei võtaks vastu ega jätaks jõusse meetmeid, isegi õigusnorme, mis võivad muuta ettevõtjate suhtes kohaldatavad konkurentsieeskirjad ebatõhusaks (eespool viidatud kohtuotsus Centro Servizi Spediport, punkt 20, ja selles viidatud kohtupraktika).

Asutamislepingu artiklid 86 ja 90

- 36 Liikmesriigi kohus küsib, kas Genova ja La Spezia sildumisgrupid kuritarvitavad oma turgu valitsevat seisundit ühisturu olulises osas Itaalia riigiasutuste poolt talle antud ainuõiguste alusel.
- 37 Käesolevas kohtuasjas on väidetaval kuritarvitamisel kolm aspekti. Kuritarvitamine on ainuõiguste andmine kohalikele sildumisgruppidele, mis takistab laevandusettevõtetel kasutamast oma personali sildumisoperatsioonide läbiviimiseks, ülemäärane teenuse hind, millel ei ole mingit seost teenuse osutamise tegelike kuludega, ja samaväärsete teenuste eest sadamati erinevate tariifide kehtestamine.
- 38 Asjaomase turu määratlemise osas ilmneb eelotsusetaotlusest, et turg piirdub kolmandatele isikutele sildumisteenuste osutamisega Genova ja La Spezia sadamates. Võttes muu hulgas arvesse nende sadamate liiklusmahtu ja olulisust ühendusesiseses kaubanduses, võib neid turge pidada oluliseks osaks ühisturust (10. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-179/90: Merci Convenzionali Porto di Genova, EKL 1991, lk I-5889, punkt 15, ja 12. veebruari 1998. aasta otsus kohtuasjas C-163/96: Raso jt, EKL 1998, lk I-533, punkt 26).
- 39 Ainuõiguste olemasolu osas tuleb tõdeda, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib ettevõtjat, kellel on seadusjärgne monopol ühisturu olulises osas, pidada asutamislepingu artiklis 86 nimetatud turgu valitsevas seisundis olevaks (23. aprilli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser vs. Macrotron, EKL 1991, lk I-1979, punkt 28; 18. juuni 1991. aasta otsus kohtuasjas C-260/89: ERT vs. DRP, EKL 1991, lk I-2925, punkt 31; eespool viidatud kohtuotsus Merci Convenzionali Porto di Genova, punkt 14; ja eespool viidatud kohtuotsus Raso jt, punkt 25).
- 40 Järgmisena tuleb rõhutada, et kuigi ainult turgu valitseva seisundi loomine asutamislepingu artikli 90 lõikes 1 nimetatud ainuõiguste andmisega ei ole vastuolus artikliga 86, rikub liikmesriik neis kahes sättes kehtestatud keelde, kui asjaomane ettevõtja hakkab üksnes talle antud ainuõigusi kasutades oma turgu valitsevat seisundit kuritarvitama või kui sellised õigused võivad luua olukorra, kus kõnealune ettevõtja hakkab seda seisundit kuritarvitama (eespool viidatud kohtuotsus C-41/90: Höfner ja Elser

vs. Macrotron, punkt 29; eespool viidatud kohtuotsus C-260/89: ERT vs. DRP, punkt 37; eespool viidatud kohtuotsus Merci Convenzionali Porto di Genova, punkt 17; 5. oktoobri 1994. aasta otsus kohtuasjas C-323/93, Centre d'Insémination de la Crespelle, EKL 1994, lk I-5077, punkt 18; eespool viidatud kohtuotsus Raso jt, punkt 27).

- 41 Sellest järeldub, et liikmesriik võib asutamislepingu artiklit 86 rikkumata anda ainuõigusi sildumisteenuste osutamiseks oma sadamates kohalikele sildumisgruppidele, tingimusel, et need grupid ei kuritarvita oma turgu valitsevat seisundit ega hakka tingimata seda seisundit kuritarvitama.
- 42 Sellise kuritarvituse olemasolu ümberlukkamiseks tuginevad Genova ja La Spezia sildumisgrupid asutamislepingu artikli 90 lõikele 2, milles on sätestatud, et ettevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine, alluvad asutamislepingu konkurentsieeskirjadele niivõrd, kui võrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista neile määratud eriülesannete täitmist. Lisaks on asutamislepingu artikli 90 lõikes 2 sätestatud, et selle kohaldamise eesmärgil ei tohi kaubanduse arengut mõjutada määral, mis oleks vastuolus ühenduse huvidega.
- 43 Nad väidavad, et kohaldatavad tariifid on üldise sildumisteenuse ülalpidamiseks hädavajalikud. Ühelt poolt sisaldavad tariifid üldise sildumisteenuse osutamise lisakulule vastavat osa. Teiselt poolt on tariifide erinevused sadamati, mis toimiku kohaselt tulenevad sellest, et tariifide arvutamisel on võetud arvesse kohalike olude mõjusid peegeldavaid paranduskoeffitsiente – mis näitavad seda, et osutatud teenused ei ole samaväärsed –, põhjendatud teenuse omaduste ja vajadusega tagada nende üldine kättesaadavus.
- 44 Seetõttu tuleb uurida, kas asutamislepingu artikli 90 lõikes 2 sätestatud erandit asutamislepingu eeskirjadest võib kohaldada. Selleks tuleb kindlaks määrata, kas sildumisteenust saab käsitada kõnealuses sättes nimetatud üldist majandushuvi esindava teenusena, ja kui vastus on jaatav, siis esiteks, kas võib kõnealuse konkreetse ülesande täitmist tagada üksnes selliste teenustega, mille puhul tasu on kõrgem kui nende tegelik kulu ja mille puhul tariif sadamati erineb, ning teiseks, kas kaubanduse arengut ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühenduse huvidega (vt selle kohta 23. oktoobri 1997. aasta otsust kohtuasjas C-157/94: komisjon vs. Madalmaad, EKL 1997, lk I-5699, punkt 32).
- 45 Põhikohtuasja toimikust selgub, et sildumisoperatsioonid esindavad üldist majandushuvi, millel on muust majandustegevusest erinevad tunnused ja mis võivad viia need operatsioonid asutamislepingu artikli 90 lõike 2 kohaldamisalasse. Sildumisgrupid on kohustatud sadamavete ohutuse huvides osutama igal ajal ja kõigile kasutajatele sildumisteenused. Igal juhul oli Itaalia Vabariigil õigus pidada avaliku julgeoleku tõttu vajalikuks anda kohalikele ettevõtjate gruppidele ainuõigus üldise sildumisteenuse osutamiseks.
- 46 Seetõttu ei ole asutamislepingu artikliga 86 ja artikli 90 lõikega 1 vastuolus see, kui teenusehinnale lisatakse osa, mille eesmärk on katta üldise sildumisteenuse ülalpidamise kulud niivõrd, kui see osa vastab kõnealuse teenuse eripärast põhjustatud lisakuludele, ning kehtestada kõnealuse teenuse eest eri tariifid iga sadama eripära põhjal.

47 Sellest tulenevalt, kuna liikmesriik on tegelikult usaldanud sildumisgruppidele asutamislepingu artikli 90 lõikes 2 nimetatud üldist majandushuvi esindava teenuse haldamise ja muud selles sättes kehtestatud asutamislepingu eeskirjade kohaldamisest kõrvalekaldumise tingimused on täidetud, ei ole käsitletav õigusnorm vastuolus asutamislepingu artikliga 86 koostoimes artikli 90 lõikega 1.

Asutamislepingu artikkel 85

48 Samuti küsib liikmesriigi kohus, kas sildumisteenuste eest tariifide kehtestamine on kooskõlas asutamislepingu artikliga 85.

49 Euroopa Kohus on juba otsustanud, et artiklite 5 ja 85 rikkumisega on tegemist siis, kui liikmesriik nõuab või soosib artikliga 85 vastuolus olevaid kokkuleppeid, otsuseid või kooskõlastatud tegevust või tugevdab nende mõju või jätab oma eeskirjad ilma õigusnormi omadustest, delegeerides eraettevõtjatele vastutuse majandusvaldkonda mõjutavate otsuste tegemise eest (eespool viidatud kohtuotsus Centro Servizi Spediporto, punkt 21, ja selles viidatud kohtupraktika).

50 Sellega seoses tuleb esmalt märkida, et põhikohtuasja toimikust ei ilmne asutamislepingu artiklis 85 nimetatud kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse olemasolu.

51 Kuigi sildumisgrupid on kõnealuse sätte tähenduses ettevõtjad, ei ole nende gruppide vahel riigi tasandil tehtava võimaliku kokkuleppe tulemuseks ühtse hinna kehtestamine kõikidele sadamatele, sest tariif arvutatakse matemaatilise valemiga, mille suhtes kohaldatakse iga sadama eripäraga seotud erinevaid paranduskoefitsiente. Peale selle, isegi kui näidati, et sadamad konkureerivad samal geograafilisel turul, mida eeldatakse eelotsusetaotluses, on siiski raske tajuda kokkuleppe piiravaid mõjusid, sest ainuõigused antakse igas asjaomases sadamas ning seal ei ole seetõttu kohalikule sildumisgrupile potentsiaalset konkurenti. Seetõttu ei ilmne põhikohtuasja toimikust, et ettevõtjate vahel on kokkulepe, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi piiramine.

52 Teisalt ei ilmne toimikust, nagu Itaalia ametiasutused oleks oma tariifide kehtestamise volitused delegeerinud Genova ja La Spezia sildumisgruppidele. Igas asjaomases sadamas on sildumisteenuste tariifid kehtestanud kohalik veeteede amet vastavalt määruse artiklile 212 riiklikul tasandil riigiasutuste määratud üldise valemi põhjal pärast konsulteerimist nii asjaomaste sildumisgruppidega kui ka kasutajate ning laevaagentide esindajatega Genova ja La Spezia sadamates. Sildumisgruppide osalemist tariifide koostamise haldusmenetluses ei saa pidada ettevõtjatevaheliseks kokkuleppeks, otsuseks ega kooskõlastatud tegevuseks, mida riigiasutused on nõudnud või soosinud või mille mõju nad on tugevdanud.

53 Põhikohtuasjas arutatavad õigusnormid ei ole seega asutamislepingu artikliga 85 vastuolus.

54 Eespool toodud kaalutlusi silmas pidades tuleb kolmandale küsimusele vastata, et asutamislepingu artiklite 5, 85, 86 ja artikli 90 lõike 1 sätted koostoimes ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatavad õigusnormid,

– milles antakse kõnealuses riigis asutatud ettevõtjatele ainuõigus sildumisteenuse osutamiseks,

- milles nõutakse, et teenust kasutataks hinnaga, mis sisaldab lisaks teenuse osutamise tegelikele kuludele lisatasu üldise sildumisteenuse ülalpidamise katmiseks, ja
- milles on sätestatud tariifid, mis iga sadama eripära arvessevõtmiseks sadamati erinevad.

Teine küsimus

- 55 Oma teise küsimusega küsib liikmesriigi kohus peamiselt seda, kas määruse nr 4055/86 ja asutamislepingu artikli 59 sätted koostoimes välistavad sellised liikmesriigi õigusnormid, milles nõutakse, et teistes liikmesriikides asutatud laevandusettevõtted kasutaksid siis, kui nende laevad peatuvad esimesena nimetatud liikmesriigi sadamas, tasu eest kohalike, ainuõigusi omavate sildumisgruppide teenuseid.
- 56 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei nõuta EÜ asutamislepingu artiklis 59 mitte ainult teenuseosutaja riikliku kuuluvuse alusel diskrimineerimise kõrvaldamist, vaid ka võimalike piirangute kaotamist isegi juhul, kui piirangut, mis keelab või tõkestab teistes liikmesriikides asutatud ja seal seaduslikult samalaadseid teenuseid osutatavate teenusosutajate tegevuse, kohaldatakse võrdselt nii riigi enda kui ka teiste liikmesriikide teenuseosutajate suhtes (25. juuli 1991. aasta otsus kohtuasjas C-76/90: Säger, EKL 1991, lk I-4221, punkt 12, ja 5. juuni 1997. aasta otsus kohtuasjas C-398/95: SETTG, EKL 1997, lk I-3091, punkt 16).
- 57 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 35 märkis, ei näi vaidlustatud õigusnorm sisaldavat mingit asutamislepingu artiklis 59 ja määruse nr 4055/86 artiklis 9 keelatud avalikku ega varjatud diskrimineerimist.
- 58 Ühelt poolt kohaldatakse Genova sadamas Genova sildumisgrupi osutatavate sildumisteenuste kasutamise kohustust kõigi laevandusettevõtete suhtes võrdselt. Teiselt poolt peavad La Spezia sadamas kõik nende laevade, mille kogumahutavus on üle 500, reederid kasutama La Spezia sildumisgrupi teenuseid. Sellise ettevõtte suhtes nagu Corsica Ferries, mis kasutab autopraame, kehtib seetõttu sama sildumisteenuste kasutamise kohustus nagu sama suuri laevu kasutavate Itaalia transpordiettevõtete suhtes.
- 59 Esiteks tuleb märkida, et sildumisteenuste osutamise vabaduse takistuse osas piisab, kui viidata asutamislepingu artikli 90 lõikes 2 sätestatud asutamislepingu eeskirjadest kõrvalekaldumist käsitlevale, käesolevas otsuses eespool antud Euroopa Kohtu põhjendusele, millest tuleb järeldada, et selline võimalik takistus ei ole vastuolus asutamislepingu artikliga 59, sest artikli 90 lõike 2 kohaldamise tingimused on täidetud.
- 60 Mereveoteenuste osutamise vabaduse piiramise võimaliku olemasolu osas tuleb märkida, et sildumisteenus on tehniline merendusteenus, mis on sadamavete ohutuse säilitamise seisukohast oluline; sellel teenusel on avaliku teenuse omadused (universaalsus, jätkuvus, avaliku huvi nõuete täitmine, riigiasutuste poolne reguleerimine ja järelevalve). Kui teenuse tegelike kuludega seotud lisatasu vastab tõepoolest üldise sildumisteenuse ülalpidamise vajadusest põhjustatud lisakuludele, võib kohaliku sildumisteenuse kasutamise nõuet, isegi kui see võib pidurdada või takistada mereveoteenuste osutamise vabadust, põhjendada EÜ asutamislepingu artikli 56 kohaselt avaliku julgeoleku kaalutlustega, millele sildumisgrupid tuginevad ja mille põhjal sildumist käsitlevad liikmesriigi õigusnormid on vastu võetud.

- 61 Sellest tulenevalt peab teisele küsimusele vastama, et määruse nr 4055/86 ja EÜ asutamislepingu artikli 59 sätted ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatav õigusnorm, milles nõutakse, et teises liikmesriigis asutatud laevandusettevõtted kasutaksid siis, kui nende laevad peatuvad esimesena nimetatud liikmesriigi sadamates, tasu eest teenuseid, mida osutavad ainuõigusi omavad kohalikud sildumisgrupid. Isegi kui selline õigusnorm on takistuseks mereveoteenuste osutamise vabadusele, võib seda tegelikult põhjendada EÜ asutamislepingu artiklis 56 nimetatud avaliku julgeoleku kaalutlustega.

Kohtukulud

- 62 Euroopa Kohtule märkusi esitanud Itaalia valitsuse ja komisjoni kohtukulud ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus liikmesriigi kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse nimetatud kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS (viies koda),

vastates küsimustele, mille Tribunale di Genova talle oma 5. juuli 1996. aasta määrusega esitas, otsustab:

1. EÜ asutamislepingu artikkel 30 ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatavad õigusnormid, milles nõutakse, et teistes liikmesriikides asutatud laevandusettevõtted, kelle laevad peatuvad esimesena nimetatud liikmesriigi sadamas, kasutaksid ainuõigusi omavate kohalike sildumisgruppide teenuseid teenuse osutamise tegelikest kuludest suurema tasu eest.

2. EÜ asutamislepingu artiklid 5, 85, 86 ja artikli 90 lõike 1 sätted koostoimes ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatavad õigusnormid,

– milles antakse kõnealuses riigis asutatud ettevõtjatele ainuõigus sildumisteenuse osutamiseks,

– milles nõutakse, et teenust kasutataks hinnaga, mis sisaldab lisaks teenuse osutamise tegelikele kuludele lisatasu üldise sildumisteenuse ülalpidamise katmiseks, ja

– milles on sätestatud tariifid, mis iga sadama eripära arvessevõtmiseks sadamati erinevad.

3. Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos) ja EÜ asutamislepingu artikli 59 sätted ei välista selliseid liikmesriigi õigusnorme nagu käesolevas kohtuasjas arutatav

õigusnorm, milles nõutakse, et teises liikmesriigis asutatud laevandusettevõtted kasutaksid siis, kui nende laevad peatuvad esimesena nimetatud liikmesriigi sadamates, tasu eest teenuseid, mida osutavad ainuõigusi omavad kohalikud sildumisgrupid. Isegi kui selline õigusnorm on takistuseks mereveoteenuste osutamise vabadusele, võib seda tegelikult põhjendada EÜ asutamislepingu artiklis 56 nimetatud avaliku julgeoleku kaalutlustega.

Gulmann

Wathelet

Moitinho de Almeida

Puissochet

Sevón

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 18. juunil 1998 Luxembourgis.

Kohtusekretär

Viienda koja esimees

R. Grass

C. Gulmann