

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)
17 päivänä heinäkuuta 1997 *

Asiassa C-242/95,

jonka Østre Landsret (Tanska) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

GT-Link A/S

vastaa

De Danske Statsbaner (DSB)

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 9—13, 84, 86, 90 ja 95 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja G. F. Mancini sekä tuomarit J. L. Murray ja P. J. G. Kapteyn (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: F. G. Jacobs,
kirjaaja: apulaiskirjaaja H. von Holstein,

* Oikeudenkäyntikieli: tanska.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- GT-Link A/S, edustajanaan asianajaja Anders Torbøl, Kööpenhamina,
- De Danske Statsbaner (DSB), edustajinaan asianajajat Ulrik Lett ja Anne Rubach-Larsen, Kööpenhamina,
- Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen neuvonantaja Hans Peter Hartvig ja oikeudellisen yksikön virkamiehet Anders Christian Jensen, Enrico Traversa ja Richard Lyal,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan GT-Link A/S:n ja komission 9.1.1997 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 27.2.1997 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Østre Landsret on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 30.6.1995 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 11.7.1995, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla useita ennakkoratkaisukysymyksiä EY:n perustamissopimuksen 9—13, 84, 86, 90 ja 95 artiklan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat tanskalainen osakeyhtiö GT-Link A/S (jäljempänä GT-Link), joka on vuodesta 1987 lähtien harjoittanut lauttaliikennettä Gedserin (Tanska) ja Travemünden (entinen Länsi-Saksa) välillä sekä vuodesta 1990 lähtien Gedserin ja Rostockin (entinen Itä-Saksa) välillä, ja Tanskan kansallinen rautatieyhtiö De Danske Statsbaner (jäljempänä DSB) ja joka koskee DSB:n GT-Linkiltä DSB:n omistaman Gedserin sataman käyttämisestä perimiä satamamaksuja. Tanskan valtiolle kuuluva DSB harjoittaa rautatieliikenteen lisäksi lauttaliikennettä sille kuuluvissa satamissa, joista yksi on Gedserin satama.

3 Tanskassa liikenneministeriö myöntää luvat sitä varten, että voidaan perustaa kauppasatama eli satama, jota käytetään kaupalliseen tavara-, ajoneuvo- ja henkilöliikenteeseen. Omistus- ja valvontajärjestelmän mukaan voidaan erottaa toisistaan kunnan satamat, jotka ovat kunnan itsenäisiä hallinnollisia yksiköitä, Kööpenhaminan satama, jolla on oikeudellinen erityisasema, valtion satamat, jotka kuuluvat joko liikenneministeriön tai DSB:n alaisuuteen, ja yksityiset satamat, joita niiden omistajat käyttävät kullekin myönnettyssä luvassa mainittujen ehtojen mukaisesti.

4 Satamat saavat osan varoistaan maksuista, joita käyttäjät maksavat satamien käytöstä. Alus- ja tavaramaksut on maksettava satamaan saapumisen perusteella ja tavaroista, ajoneuvoista ja henkilöistä lastauksen ja purkamisen perusteella. Nostureiden, varastorakennusten tai varastoalueen käyttämisestä peritään erityismaksuja.

5 Kauppasatamista 12.5.1976 annetun, 31.12.1990 asti sovelletun lain nro 239 (Lovtiddende A, 1976, s. 587, jäljempänä vuoden 1976 laki) mukaan toimivaltaisen ministeriön eli nykyään liikenneministeriön tehtävänä oli määrätä aluksiin ja tavaroihin sovellettavista maksuista, sen jälkeen kun se on neuvotellut kauppasatamien johdon kanssa. Ministeriön käytäntönä oli ollut laskea maksujen määrät käyttäen arviointiperusteena 22 tärkeimmän — muun kuin pääkaupunkialueen — sataman taloudellista tilannetta kaupallisen liikenteen määrän perusteella arvioituna, ja

maksujen suuruus on asetettu siten, että satamat voivat kattaa toimintaan ja ylläpitoon kuluvat menonsa ja kohtuullisessa määrin rahoittaa itse tarpeelliset laajennukset ja uudenaikaistamiset.

- 6 Alus- ja tavaramaksuista säädettiin kustakin satamasta annetussa satamajärjestyksessä, jotka laadittiin toimivaltaisen ministeriön kaikista kauppasatamista antaman yhteisen asetuksen mukaisesti.
- 7 Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian tosiseikkojen tapahtumai aikana sovellettavan asetuksen mukaan alusmaksu maksettiin kaikista satamassa tai satamaan pääsyä varten kunnostetuilla väylillä olevista aluksista, veneistä ja muista kelluvista esineistä. Maksu laskettiin kiinteämääräisesti bruttorekisteritonnin (brt) tai bruttotonnin (bt) mukaan joko jokaisen satamaan saapumisen perusteella tai kuukausimaksuna. Alukset, jotka painoivat alle 100 brt/bt, vapautettiin alusmaksuista.
- 8 Tavaramaksu piti maksaa kaikista tavaroista, joita lastataan, puretaan tai muulla tavalla lasketaan merille tai maihin satamassa tai satamaan pääsemiseksi kunnostetuilla väylillä. Maksu perustui tonneihin. Joillekin tavaroille oli säädetty vapautuksia tai erityistariffeja. Asetuksen mukaan aluksen tai sen paikallisen asiamiehen oli maksettava tavaramaksu ennen aluksen lähtöä, mutta sitä voitiin vaatia myös tavaroiden vastaanottajalta ja lähettäjältä, joille se voitiin vyöryttää.
- 9 Kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan asian kannalta merkityksellisenä ajanjaksona ulkomailta tuotujen tavaroiden tavaramaksua korotettiin 40 prosenttia. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että tämä 40 prosentin tuontilisä otettiin käyttöön, kun vuonna 1956 käyttöön otettujen satamamaksujen määrää muutettiin yleisesti liikenneministeriön vuonna 1954 perustaman silta- ja satamatariffikomitean raportin perusteella.

10 Tämän komitean mukaan tarpeellisena pidetyn tariffien korotuksen täytyi koskea sekä tavara- että alusmaksuja, mutta se täytyi toteuttaa siten, että korotuksen tavoite eli satamien tulojen kasvattaminen ei vaarantuisi, koska satamien liikenne lakkaisi tai vähenisi sen takia, että tavarat lähetettäisiin maitse tai rautateitse". Silta- ja satamatariffikomitea ehdotti tavaramaksujen osalta myös, että ne "olisi keskitettävä ulkomaankauppaan, koska suurin osa maahantuoduista tai maastaviedyistä tavaroista kuljetetaan luonnollisesti meritse, joten on mahdollista jättää jossain määrin huomiotta vaara, että tämä kauppa ei tavaramaksun korotuksen takia enää tapahtuisi satamien kautta". Kyseinen komitea totesi lisäksi, että "soveliaain keino lisätulojen saamiseksi tavaramaksun avulla on näiden maksujen korottaminen ainoastaan tuotujen tavaroiden osalta", koska tuoduista tuotteista eli esimerkiksi maatalousalalla lannoitteista ja rehuista ja teollisuudessa raaka-aineista perittävä maksu ei ole yhtä suuri kuin maksu, jota peritään lopputuotteista, joten tuonnista perittävän maksun korottamisen vaikutus kyseessä oleville aloille on huomattavasti vähäisempi kuin viennistä perittävän maksun korottamisen vaikutus. Sen vaaran vuoksi, että kotimaan liikenteessä voitaisiin luopua satamien käytöstä ja siirtyä maakuljetuksiin, silta- ja satamatariffikomitea ehdotti, että pieniltä aluksilta ei perittäisi suunniteltua alusmaksun korotusta ja että aluksiin, jotka painavat korkeintaan 100 tonnia, sovellettaisiin alhaisempia maksuja, joita tavallisesti sovelletaan aluksiin, jotka painavat alle 100 tonnia.

11 Liikenneministeriö poisti 40 prosentin tuontilisän 1.4.1990 alkaen.

12 Vuoden 1976 lain 1 §:n 3 momentin mukaan toimivaltainen ministeriö voi päättää olla soveltamatta lakia tiettyihin satamiin. Ministeriö päätti juuri näin DSB:lle kuuluvien satamien, muun muassa Gedserin sataman osalta. Ministeriön päätöksen mukaan näitä satamia koskivat kuitenkin analogisesti asetukset, joissa vahvistettiin satamamaksut samalle tasolle kuin maksut, jotka olivat voimassa niissä kauppasatamissa, joihin lakia sovellettiin.

- 13 Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian tosiseikkojen tapahtumajaksina Gedserin satamaan ja Rødbyn satamaan, joka myös kuului DSB:lle, sovellettavien asetusten mukaan lauttaliikenteen laivakohtainen alusmaksu, joka maksettiin kuukausittain ja jonka maksamisen perusteella saatiin kyseisen kuukauden aikana rajoittamaton oikeus käyttää satamaa, oli 830 äyriä brt:lta/bt:lta. Tavaramaksu oli kahta poikkeusta lukuun ottamatta 940 äyriä tonnilta.
- 14 Näissä asetuksissa määrättiin, että niiden tavaroiden osalta, jotka kuljetettiin linjalla Gedser-Travemünde GT-Linkin lautoille rekisteröidyissä autoissa, Gedserin satamalle maksettava tavaramaksu oli maksettava DSB:lle GT-Linkin viikoittain tekemän laskelman perusteella. Niissä määrättiin lisäksi, että DSB:n omat sekä sen vuokraamat laivat oli vapautettu satamamaksuista, käytettiinpä laivoja merkinantoluksina taikka muulla tavoin. Saksan kansallisen rautatieyhtiön Deutsche Bahnin (DB) tytäryhtiölle Deutsche Fähregesellschaft Ostsee mbH:lle (DFO) kuuluvat laivat oli myös vapautettu satamamaksuista samoin kuin DSB:n laivat oli vapautettu kyseisistä maksuista Deutsche Bahnille kuuluvissa satamissa.
- 15 GT-Linkin oikeus käyttää Gedserin satamaa perustui GT-Linkin ja DSB:n väliseen sopimukseen. Tässä sopimuksessa määrättiin, että GT-Linkin oli maksettava satamalle alus- ja tavaramaksuja voimassa olevan asetuksen mukaisesti.
- 16 GT-Link vaati 27.9.1989 Østre Landsretissa nostamassaan kanteessa, että DSB velvoitetaan palauttamaan GT-Linkille ensisijaisesti sen 18.2.1987—31.12.1989 maksamista satamamaksuista 30 396 000 Tanskan kruunun (DKK) suuruinen

summa ja toissijaisesti GT-Linkin saman ajanjakson aikana maksamat tuontilisät eli 6 016 000 DKK.

17 GT-Link vetoaa ensisijaisten vaatimustensa tueksi siihen, että DSB:n perimät satamamaksut olivat perustamissopimuksen 86 artiklan vastaisia. Se väittää tältä osin, että DSB:llä on Rødbyn ja Gedserin satamien ainoana omistajana määräävä markkina-asema tämän asian kannalta relevanteilla markkinoilla eli Tanskan ja Saksan välisessä reittiliikenteessä käytettävien lauttojen satamapalvelujen markkinoilla ja että DSB käyttää tätä määräävää markkina-asemaansa väärin perimällä kohtuuttoman suuria satamamaksuja, mikä ilmenee kirjanpidosta, jonka GT-Link joutui itse tekemään uudelleen, koska DSB ei toimittanut Gedserin sataman käyttöön liittyviä asiaankuuluvia kirjanpitoasiakirjoja. GT-Link esittää toissijaisten vaatimustensa tueksi, että tuontilisä, joka on 40 prosenttia tavaramaksusta, oli joko perustamissopimuksen 9—13 artiklan tai 95 artiklan vastainen.

18 DSB kiisti sen, että sen perimät satamamaksut olisivat perustamissopimuksen 86 artiklan vastaisia. DSB:n mukaan sillä ei ole määräävää markkina-asemaa pääasian kannalta relevanteilla markkinoilla eli yhtäältä Saksan ja toisaalta Tanskan ja Ruotsin välisten meri-, maa- ja ilmakuljetusten terminaalina. GT-Link ei ollut DSB:n mukaan kyennyt näyttämään toteen, että satamamaksut olisivat kohtuuttomat suoritettuihin palveluihin nähden, ja GT-Linkin tekemä kirjanpito perustui virheellisiin lähtökohtiin, ja siinä sivuutettiin erityisesti se, että sataman omistaja voi satamamaksuja perimällä kerätä riittävästi varoja paitsi sataman käyttöä, myös sen kunnostusta ja satamalaitteiston uusimista varten. DSB:n mukaan Gedserin satama on perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluva satama, ja perityt satamamaksut olivat tarpeen, jotta DSB voi hoitaa sille uskottuja erityistehtäviä. Kantajan toissijaisten vaatimusten osalta DSB katsoi, että perustamissopimuksen 9—13 tai 95 artikla eivät ole asian kannalta merkityksellisiä, koska satamamaksuja on arvioitava perustamissopimuksen liikennettä koskevan luvun perusteella. Toissijaisesti DSB kiisti sen, että riidanalaiset satamamaksut olisivat ristiriidassa perustamissopimuksen 9—13 tai 95 artiklan kanssa.

- 19 Tämän vuoksi Østre Landsret päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Kuuluuko sellainen ennakkoratkaisupyynnössä kuvattu erityinen lisä ETY:n perustamissopimuksen tulliliittoa koskevien määräysten, erityisesti 9—13 artiklan, tai 95 artiklan soveltamisalaan, joka on 40 prosenttia liikenne-ministeriön kauppasatamiksi hyväksymien satamien käytöstä perittävästä yleisestä maksusta?
 - 2) Onko ETY:n perustamissopimuksen tulliliittoa koskevia määräyksiä, erityisesti 9—13 artiklaa, tai 95 artiklaa tulkittava siten, että niiden vastaista on vaatia yleiselle tavaramaksulle asetettua 40 prosentin suuruista erityistä tuontilisää, jos tämä tuontilisä peritään ainoastaan ulkomailta tuotavista tavaroista?
 - 3) Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, millä edellytyksillä tällaista maksua voidaan pitää perusteltuna siinä mielessä, että se olisi vastike palvelusta, tai ETY:n perustamissopimuksen liikennettä koskevan luvun määräysten mukaisista liikennepoliittisista syistä?
 - 4) Jos erityinen tuontilisä on ristiriidassa ETY:n perustamissopimuksen kanssa, koskeeko ristiriita kaikkea erityislisää, jota on peritty valtion Euroopan yhteisöön liittymisen jälkeen, vai ainoastaan lisän korottamista tämän ajankohdan jälkeen?
 - 5) Asetetaanko yhteisön oikeudessa erityisiä velvoitteita niiden kansallisten säännösten osalta, jotka liittyvät ETY:n perustamissopimuksen 86 artiklan mukaisen edellytysten täyttymistä koskevaan todistustaakkaan?

- 6) Jos julkisella yrityksellä, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, on määräävä markkina-asema, voiko perustamissopimuksen 86 artiklan vastaista määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä olla se, että kauppasatama perii edellä mainittuja maksuja, jotka liikenneministeriö on julkisten ja yksityisten kauppasatamien käytöstä vahvistanut?
- 7) Jos kuudenteen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko niillä henkilöillä tai yrityksillä, joilta maksua on peritty, yhteisön oikeuden mukaan oikeus vaatia maksujen palautusta tai vahingonkorvausta?
- 8) Jos julkisella yrityksellä, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, on määräävä markkina-asema, voiko perustamissopimuksen 86 artiklan vastaista määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä olla se, että kauppasatama ei peri ennakkoratkaisupyynnössä kuvattuja maksuja omasta lauttaliikenteestään tai omien liikekumppaneittensa lauttaliikenteestä?
- 9) Jos ensimmäiseen, toiseen, neljanteen, kuudenteen ja/tai kahdeksanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, voivatko vastaajalle asetetut erityiset velvoitteet ja erityistehtävät kuitenkin johtaa siihen, että vastaajan toiminta on sallittua perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan mukaan?"

Neljä ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä

20 Asiassa C-90/94, Haahr Petroleum, tänä samana päivänä antamassaan tuomiossa (Kok. 1997, s. I-4085) yhteisöjen tuomioistuin katsoi vastatessaan saman kansallisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin, jotka ovat samanlaiset neljän ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen kanssa, että perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista on, että jäsenvaltio asettaa toisesta jäsenvaltiosta laivalla tuotaville tavaroille 40 prosentin tuontilisän, jolla korotetaan yleistä tavaramaksua, joka

peritään tavaroista, joita lastataan, puretaan tai muulla tavalla lasketaan merille tai maihin kyseisen jäsenvaltion satamissa tai näihin satamiin pääsemiseksi kunnosteilla väylillä.

- 21 Tässä asiassa esitettyihin neljään ensimmäiseen kysymykseen on siten vastattava samalla tavalla.

Viides ennakkoratkaisukysymys

- 22 Kansallinen tuomioistuin tiedustelee tällä kysymyksellään, asetetaanko yhteisön oikeudessa erityisiä velvoitteita niiden kansallisten säännösten osalta, jotka koskevat todistustaakkaa siitä, että perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamista koskevat edellytykset ovat täyttyneet.
- 23 Tältä osin on todettava ensin, että siitä, milloin kansalliset viranomaiset soveltavat perustamissopimuksen 86 artiklaa, säädetään pääsääntöisesti kansallisissa prosessisäännöissä (asia C-60/92, Otto, tuomio 10.11.1993, Kok. 1993, s. I-5683, 14 kohta).
- 24 Seuraavaksi on muistutettava, että silloin kun kyseisellä alalla ei ole annettu yhteisön säännöksiä, kunkin jäsenvaltion sisäisessä oikeusjärjestyksessä on määriteltävä toimivaltaiset tuomioistuimet ja annettava menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan yhteisön oikeuden välittömään oikeusvaikutukseen perustuvat yksityisten oikeudet. Nämä menettelysäännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, eivätkä ne saa olla sellaisia, että yhteisön oikeudessa vahvistettujen oikeuksien käyttäminen on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa (ks. mm. asia C-312/93, Peterbroeck, tuomio 14.12.1995, Kok. 1995, s. I-4599, 12 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö).

25 Yhteisöjen tuomioistuin on näitä periaatteita soveltaen jo todennut jäsenvaltion yhteisön oikeuden vastaisesti perimien maksujen palauttamisen osalta, että kaikki näytön esittämistä koskevat sellaiset menettelytavat ovat yhteisön oikeuden vastaisia, joilla korvauksen saaminen tehdään käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi (ks. vastaavasti asia 199/82, San Giorgio, tuomio 9.11.1983, Kok. 1983, s. 3595, 14 kohta).

26 Näitä samoja periaatteita sovelletaan myös silloin, kun kyse on perustamissopimuksen 86 artiklan kaltaisen sellaisen yhteisön oikeuden määräyksen rikkomisen toteen näyttämisestä, josta voi seurata välittömiä oikeusvaikutuksia.

27 Viidenteen kysymykseen on siten vastattava, että kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeusjärjestyksessä on annettava muun muassa todistustaakkaa koskevat menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan perustamissopimuksen 86 artiklan välittömään oikeusvaikutukseen perustuvat yksityisten oikeudet, mutta nämä menettelysäännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia oikeussuojakeinoja, eikä niillä saa tehdä yhteisön oikeudessa myönnettyjen oikeuksien käyttämistä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi.

Kuudes ja kahdeksas ennakkoratkaisukysymys

28 Näillä kahdella kysymyksellä, joita on tarkasteltava yhdessä, kansallinen tuomioistuin tiedustelee, voiko se, että määräävässä markkina-asemassa oleva julkinen yritys, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, perii kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa oikeudenkäynnissä kyseessä olevien maksujen kaltaisia maksuja tai ei peri maksuja omasta lauttaliikenteestään taikka vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikekumppaneittensa lauttaliikenteestä, olla perustamissopimuksen 86 artiklan vastaista määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä.

- 29 Näihin kysymyksiin vastattaessa on aluksi todettava ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenevän, että DSB on julkinen yritys, joka kuuluu Tanskan liikenneministeriön alaisuuteen ja jonka talousarviota sääntelee varainhoitolaki. DSB omistaa lisäksi Gedserin sataman ohella useita kauppasatamia, joista DSB:n omat lautat lähtevät.
- 30 Vaikka DSB:n omistamiin satamiin ei liikenneministeriön päätöksen vuoksi pääsääntöisesti sovelleta vuoden 1976 lakia, saman ministeriön antamassa asetuksessa on säädetty riidanalaisten satamamaksujen soveltamisesta Gedserin satamaan ja siitä, että DSB:n oma lauttaliikenne ja tiettyjen liikekumppanien lauttaliikenne vapautetaan näistä maksuista.
- 31 On todettava, että pääasian asianosaiset ovat sekä yhteisöjen tuomioistuimessa esittämissään huomautuksissa että kansallisessa tuomioistuimessa esittämissään huomautuksissa, sellaisina kuin ne on esitetty lyhyesti ennakkoratkaisupyynnössä, kiistelleet siitä, ovatko liikenneministeriön vahvistamat satamamaksut kohtuullisia vai kohtuuttomia.
- 32 Jotta kansalliselle tuomioistuimelle voidaan antaa vastaus, josta on sille hyötyä, on syytä tarkastella kuudennessa ja kahdeksannessa ennakkoratkaisukysymyksessä tarkoitettujen menettelytapojen yhteensoveltuvuutta perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan kanssa, jossa määrätään niistä edellytyksistä, joita jäsenvaltioiden on noudatettava niissä toimenpiteissä, joita ne toteuttavat tai pitävät voimassa erityisesti julkisten yritysten osalta.
- 33 Tältä osin on muistettava yhteisöjen tuomioistuimen jo todenneen, että kaikki jäsenvaltion toteuttamat sellaiset toimenpiteet ovat perustamissopimuksen määräysten vastaisia, joilla pidetään voimassa sellaiseen tilanteeseen johtavaa säännöstä, jossa julkinen yritys joutuu väistämättä rikkomaan perustamissopimuksen 86 artiklaa (ks. vastaavasti asia C-41/90, Höfner ja Elser, tuomio 23.4.1991, Kok. 1991, s. I-1979, 27 kohta).

34 Jäsenvaltio rikkoo perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohtaan sekä 86 artiklaan sisältyviä kieltoja erityisesti, jos sen antamien julkiselle yritykselle kuuluvien satamien käyttämisestä maksettavia maksuja koskevien säännösten johdosta kyseinen julkinen yritys käyttää väärin määräävää markkina-asemaansa yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla (ks. vastaavasti asia C-18/93, Corsica Ferries, tuomio 17.5.1994, Kok. 1994, s. I-1783, 43 kohta).

35 Tältä osin on muistettava ensiksi, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan yrityksen, jolla on lakiin perustuva yksinoikeus yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, voidaan katsoa olevan määräävässä markkina-asemassa perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitettulla tavalla (em. asia Corsica Ferries, tuomion 40 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö). Tämä koskee myös julkista yritystä, joka omistaa kauppasataman ja joka tämän vuoksi on ainoa, jolla tässä satamassa on oikeus periä satamamaksuja satamalaitteiden käytöstä.

36 Tutkittaessa sitä, onko kyseessä olevalla julkisella yrityksellä todella tällainen määräävä markkina-asema yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla, on kuitenkin, kuten yhteisöjen tuomioistuin on useita kertoja korostanut, kiinnitettävä erityistä huomiota relevanttien markkinoiden määrittelyyn (ks. mm. asia 31/80, L'Oréal, tuomio 11.12.1980, Kok. 1980, s. 3775, 25 kohta) ja sen yhteismarkkinoiden merkittävän osan rajaamiseen, jolla yritys voi mahdollisesti turvautua tehokasta kilpailua estäviin väärinkäytöksiin (ks. mm. asia 27/76, United Brands v. komissio, tuomio 14.2.1978, Kok. 1978, s. 207, 44 kohta).

37 Kuten asiassa C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, 10.12.1991 annetusta tuomiosta (Kok. 1991, s. I-5889, 15 kohta) ilmenee, jälkimmäisessä yhteydessä huomioon on otettava erityisesti kyseessä olevan sataman liikenteen määrä sekä sataman merkitys suhteessa kyseisen jäsenvaltion meritse tapahtuvaan tuonti- ja vientitoimintaan kokonaisuudessaan.

- 38 Toiseksi on korostettava, että perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan a ja c alakohdan mukaan määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä voi olla kohtuuttomien osto- tai myyntihintojen taikka muiden kohtuuttomien kauppaehtojen suora tai välillinen määrääminen sekä erilaisten ehtojen soveltaminen eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasemaan asettavalla tavalla.
- 39 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan a alakohdassa tarkoitetuilla ”kohtuuttomilla hinnoilla” tarkoitetaan liiallista hintaa, joka ei ole asianmukaisessa suhteessa toimitetun tuotteen taloudelliseen arvoon (ks. vastaavasti em. asia *United Brands v. komissio*, tuomion 250 kohta).
- 40 Kansallisen tuomioistuimen on tutkittava, onko tilanne pääasiassa riidan kohteena olevien satamamaksujen suuruuden osalta tällainen.
- 41 On todettava, että se, että julkinen yritys, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, vapauttaa näistä maksuista oman lauttaliikenteensä ja vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikekumppaniensa lauttaliikenteen, voi myös olla markkina-aseman väärinkäyttöä, jos se merkitsee erilaisten ehtojen soveltamista julkisen yrityksen muiden liikekumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan c alakohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 42 Oman lauttaliikenteen maksuista vapauttaminen voi olla markkina-aseman väärinkäyttöä, jos julkinen yritys ei merkitse kirjanpitoonsa summaa, joka vastaa sen omasta lauttaliikenteen harjoittamista koskevasta toiminnasta tavanomaisesti peritävien satamamaksujen kokonaismäärää. Jos tältä osin selvä kirjanpito puuttuu, se, että julkisen yrityksen omasta lauttaliikenteestään perimät maksut ovat epätavallisen alhaiset suhteessa maksuihin, joita se perii kilpailevaa lauttaliikennettä harjoittavilta yrityksiltä, voi olla aihetodiste siitä, että näitä merkintöjä ei ole tehty.

43 Julkisen yrityksen tiettyjen liikeympäntien lauttaliikenteen vastavuoroinen maksuista vapauttaminen voi olla perustamissopimuksen 86 artiklan toisen kohdan c alakohdan rikkomista, jos julkisen yrityksen liikeympänteilta satamalaitteiston käytöstä tavanomaisesti perittyjen maksujen kokonaismäärä tiettyä ajanjaksona on suurempi kuin julkisen yrityksen liikeympäntiensä satamissa saamista satamapalveluista tavanomaisesti maksama määrä samana ajanjaksona.

44 Kolmanneksi on todettava, että perustamissopimuksen 86 artiklaan ja 90 artiklan 1 kohtaan perustuva jäsenvaltion vastuu syntyy vain jos ne väärinkäytökset, joihin kyseinen julkinen yritys on syyllistynyt, voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tämän edellytyksen täyttymisen kannalta ei ole välttämätöntä, että kyseiset väärinkäytökset ovat todella vaikuttaneet tähän kauppaan. Sen toteen näyttäminen, että toiminta voi vaikuttaa kauppaan, on riittävää (ks. vastaavasti em. asia Höfner ja Elser, tuomion 32 kohta).

45 Yhteisöjen tuomioistuin on jo katsonut, että pääasiassa kyseessä olevien kaltaiset väärinkäytökset vaikuttavat kahden jäsenvaltion välisiä merikuljetuksia harjoittaviin yrityksiin ja voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (em. asia Corsica Ferries, tuomion 44 kohta).

46 Kaiken edellä esitetyn perusteella kuudenteen ja kahdeksanteen kysymykseen on vastattava, että silloin kun määräävässä markkina-asemassa olevalla julkisella yrityksellä, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, on määräävä markkina-asema yhteismarkkinoiden merkittäväällä osalla, perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaista on se, että kyseessä oleva yritys perii asianomaisen jäsenvaltion säännöksiä soveltaen kohtuuttomia satamamaksuja tai vapauttaa näistä maksuista oman lauttaliikenteensä ja vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikeympäntien

kumppaniensa lauttaliikenteen, jos nämä vapautukset merkitsevät erilaisten ehtojen soveltamista samankaltaisiin suorituksiin. Kansallisen tuomioistuimen on tutkittava, ovatko maksut todella kohtuuttomia ottaen huomioon maksujen suuruus ja suoritettujen palvelujen taloudellinen arvo. Kansallisen tuomioistuimen on myös tutkittava, merkitseekö julkisen yrityksen oman lauttaliikenteen sekä vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikekumppaneiden lauttaliikenteen maksuista vapauttaminen sitä, että erilaisia ehtoja todella sovelletaan samankaltaisiin suorituksiin.

Yhdeksäs ennakkoratkaisukysymys

- 47 Kansallinen tuomioistuin tiedustelee tällä kysymyksellään, onko se, että julkinen yritys, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, perii satamalaitteiden käyttämisestä satamamaksuja, jotka ovat yhteisön oikeuden vastaisia, sallittua perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdan nojalla.
- 48 Tältä osin on muistettava, että perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa määrätään, että yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yritystä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä, kuitenkin sillä edellytyksellä, että kaupan kehitykseen ei vaikuteta tavalla, joka olisi ristiriidassa yhteisön etujen kanssa.
- 49 Jotta 90 artiklan 2 kohdan mukaiseen perustamissopimuksen määräysten soveltamista koskevaan poikkeukseen voitaisiin vedota, on näin ollen ensin tarkistettava, onko jäsenvaltio todella uskonut kyseiselle yritykselle yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamisen, ja jos näin on, estääkö perustamissopimuksen määräysten soveltaminen yritykselle uskotun erityistehtävän hoitamisen.

50 Tältä osin on muistettava, että koska kyse on määräyksestä, jonka nojalla voidaan tietyin edellytyksin poiketa perustamissopimuksen säännöistä, on tulkittava suppeasti niiden yritysten määritelmää, jotka voivat vedota tähän määräykseen (asia 127/73, BRT II, tuomio 21.3.1974, Kok. 1974, s. 313, 19 kohta).

51 Asiassa 10/71, Muller ym., 14.7.1971 antamassaan tuomiossa (Kok. 1971, s. 723, 11 kohta) yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että käsitteen ”yritys, joka tuottaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja”, soveltamisalaa voi kuulua yritys, joka nauttii tiettyjä etuoikeuksia sille laillisesti määrätyn tehtävän suorittamiseksi ja jolla on tätä tarkoitusta varten tiiviit suhteet viranomaisiin ja joka on vastuussa kyseisen valtion jokiliikenteen tärkeimmästä osasta.

52 Tämä ei kuitenkaan merkitse sitä, että kauppasataman käyttö olisi aina yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palvelujen tuottamista, eikä myöskään sitä, että kaikki tällaisessa satamassa suoritettavat palvelut kuuluisivat tällaisen tehtävän piiriin.

53 Edellä mainitussa asiassa *Merci convenzionali porto di Genova* antamansa tuomion 27 kohdassa yhteisöjen tuomioistuin on näet todennut, että tavaroiden tai muun materiaalin lastaamiseen, purkamiseen, uudelleenlastaamiseen, varastointiin ja yleiseen liikuttamiseen satamassa liittyvät toimenpiteet eivät välttämättä liity sellaisiin yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin, jotka olisivat jollakin tavoin erityisiä suhteessa talouselämän muiden taloudellisten toimenpiteiden tarkoituksiin.

54 Vaikka oletettaisiinkin, että pelkästään sataman infrastruktuurin käytettäväksi asettamisen voitaisiin katsoa olevan yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien

palvelujen tuottamista perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla, on todettava, että ennakkoratkaisupyynnöstä tai yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyistä huomautuksista ei ilmene, että perustamissopimuksen 86 artiklan soveltaminen DSB:n perimiin satamamaksuihin estäisi tällaisen tehtävän hoitamista.

- 55 Yhdeksänteen kysymykseen on siten vastattava, että perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa ei sallita, että julkinen yritys, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, perii satamapalvelujen käyttämisestä satamamaksuja, jotka ovat yhteisön oikeuden vastaisia ja jotka eivät ole välttämättömiä julkiselle yritykselle uskotun erityistehtävän hoitamiseksi.

Seitsemäs ennakkoratkaisukysymys

- 56 Kansallinen tuomioistuin tiedustelee tällä kysymyksellään, onko niillä henkilöillä ja yrityksillä, joilta maksuja on peritty, yhteisön oikeuden mukaan oikeus vaatia maksujen palauttamista tai vahingonkorvausta, jos kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa kyseessä olevat maksut ovat perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaisia.
- 57 On muistettava, että perustamissopimuksen 86 artiklan määräyksillä on myös 90 artiklan osalta välitön oikeusvaikutus ja että niillä perustetaan yksityisille oikeuksia, joita kansallisten tuomioistuinten on suojeltava (asia 155/73, Sacchi, tuomio 30.4.1974, Kok. 1974, s. 409, 18 kohta ja em. asia *Merci convenzionali porto di Genova*, tuomion 23 kohta).

- 58 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. viimeksi yhdistetyt asiat C-192/95—C-218/95, Comateb ym., tuomio 14.1.1997, Kok. 1997, s. I-165, 20 kohta) oikeus saada takaisin sellaiset maksut, jotka jäsenvaltio on perinyt yhteisön oikeuden vastaisesti, seuraa niistä oikeuksista, joita yksityisille on annettu yhteisön oikeusnormeilla, joilla tällaiset maksut kielletään, ja täydentää näitä oikeuksia. Jäsenvaltiolla on siten pääsääntöisesti velvollisuus palauttaa yhteisön oikeuden vastaisesti perityt maksut, jollei ole näytetty toteen, että henkilö, joka on velvollinen maksamaan maksun, on todellisuudessa vyöryttänyt sen toisen henkilön maksettavaksi (ks. em. asia Comateb ym., tuomion 21 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö).
- 59 Sama pätee joka tapauksessa myös silloin, kun maksuja perii julkinen yritys, joka kuuluu Tanskan liikenneministeriön alaisuuteen ja jonka talousarviota sääntelee varainhoitolaki (ks. edellä 29 kohta).
- 60 On kuitenkin korostettava, että taloudellisia toimijoita ei saa estää vaatimasta toimivaltaisissa tuomioistuimissa kansallisessa oikeudessa säädetyissä menettelyissä ja yhdistetyissä asioissa C-46/93 ja C-48/93, Brasserie du pêcheur ja Factortame, 5.3.1996 annetussa tuomiossa (Kok. 1996, s. I-1029) esitetyillä edellytyksillä korvausta siitä vahingosta, joka niille on aiheutunut perusteettoman maksun perimisestä, riippumatta siitä, onko maksuja vyörytetty ostajan maksettavaksi (em. asia Comateb ym., tuomion 34 kohta).
- 61 Edellä esitetyn perusteella seitsemänten kysymykseen on vastattava, että sellaisilla henkilöillä ja yrityksillä, joilta jäsenvaltion ministeriön alaisuuteen kuuluva julkinen yritys, jonka talousarviota sääntelee varainhoitolaki, on perinyt perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaisia maksuja, on pääsääntöisesti oikeus saada takaisin perusteettomat maksut.

Oikeudenkäyntikulut

- 62 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneelle Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on ratkaissut Østre Landsretin 30.6.1995 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

- 1) ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista on se, että jäsenvaltio asettaa toisesta jäsenvaltiosta laivalla tuotaville tavaroille 40 prosentin tuontilisän, jolla korotetaan yleistä tavaramaksua, joka peritään tavaroista, joita lastataan, puretaan tai muulla tavalla lasketaan merille tai maihin kyseisen jäsenvaltion satamissa tai näihin satamiin pääsemiseksi kunnostetuilla väylillä.
- 2) Kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeusjärjestyksessä on annettava muun muassa todistustaakkaa koskevat menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan perustamissopimuksen 86 artiklan välittömään oikeusvaikutukseen perustuvat yksityisten oikeudet, mutta nämä menettelysäännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäisen oikeuteen perustuvia oikeussuojakeinoja, eikä niillä saa tehdä yhteisön oikeudessa myönnettyjen oikeuksien käyttämistä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi.

- 3) Kun määrävässä markkina-asemassa olevalla julkisella yrityksellä, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, on määrävä markkina-asema yhteismarkkinoiden merkittävällä osalla, ETY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaista on se, että kyseessä oleva yritys perii asianomaisen jäsenvaltion säännöksiä soveltaen kohtuuttomia satamamaksuja tai vapauttaa näistä maksuista oman lauttaliikenteensä ja vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikeyrityksiensä lauttaliikenteen, jos nämä vapautukset merkitsevät erilaisten ehtojen soveltamista samankaltaisiin suorituksiin. Kansallisen tuomioistuimen on tutkittava, ovatko maksut todella kohtuuttomia ottaen huomioon maksujen suuruus ja suoritettujen palvelujen taloudellinen arvo. Kansallisen tuomioistuimen on myös tutkittava, merkitseekö julkisen yrityksen oman lauttaliikenteen sekä vastavuoroisuuden perusteella tiettyjen liikeyrityksien lauttaliikenteen maksuista vapauttaminen sitä, että erilaisia ehtoja todella sovelletaan samankaltaisiin suorituksiin.
- 4) Perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa ei sallita, että julkinen yritys, joka omistaa kauppasataman tai ylläpitää sitä, perii satamapalvelujen käyttämisestä satamamaksuja, jotka ovat yhteisön oikeuden vastaisia ja jotka eivät ole välttämättömiä julkiselle yritykselle uskotun erityistehtävän hoitamiseksi.
- 5) Henkilöillä ja yrityksillä, joilta jäsenvaltion ministeriön alaisuuteen kuuluva julkinen yritys, jonka talousarviota sääntelee varainhoitolaki, on perinyt perustamissopimuksen 90 artiklan 1 kohdan ja 86 artiklan vastaisia maksuja, on pääsääntöisesti oikeus saada takaisin perusteettomat maksut.

Mancini

Murray

Kapteyn

Julistettiin Luxemburgissa 17 päivänä heinäkuuta 1997.

R. Grass

G. F. Mancini

kirjaaja

kuudennen jaoston puheenjohtaja