

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)
17. juuli 1997*

Meretransport – Laevade ja kauba sadamatasud – Impordi lisatasu –
Turgu valitseva seisundi kuritarvitamine

Kohtuasjas C-242/95,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Østre Landsreti (Taani) esitatud taotlus, millega soovitakse saada nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

GT-Link A/S

ja

De Danske Statsbaner (DSB)

eelotsust EMÜ asutamislepingu artiklite 9–13, 84, 86, 90 ja 95 tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS (kuues koda)

koosseisus: koja esimees G. F. Mancini, kohtunikud J. L. Murray ja P. J. G. Kapteyn (ettekandja),

kohtujurist: F. G. Jacobs,

kohtusekretär: asekohtusekretär H. von Holstein,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– GT-Link A/S, esindaja: advokaat Anders Torbøl, Kopenhaagen,

– De Danske Statsbaner (DSB), esindajad: advokaat Ulrik Lett ja advokaat Anne Rubach-Larsen, Kopenhaagen,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: õigusnõunik Hans Peter Hartvig ning õigustalituse ametnikud Anders Christian Jessen, Enrico Traversa ja Richard Lyal,

arvestades kohtuistungil ettekannet,

olles 9. jaanuari 1997. aasta kohtuistungil ära kuulunud GT-Link A/Si ja komisjoni suulised märkused,

olles 27. veebruari 1997. aasta kohtuistungil ära kuulunud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: taani.

otsuse

- 1 30. juuni 1995. aasta määrusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. juulil 1995, esitas Østre Landsret Euroopa Kohtule EÜ asutamislepingu artikli 177 alusel mitu eelotsuse küsimust EMÜ asutamislepingu artiklite 9–13, 84, 86, 90 ja 95 tõlgendamise kohta.
- 2 Need küsimused kerkisid alates 1987. aastast Gedseri (Taani) ja Travemünde (endine Lääne-Saksamaa) vahel ning alates 1990. aastast Gedseri ja Rostocki (endine Ida-Saksamaa) vahel parvlaevateenuseid osutanud Taani osäihingu GT-Link A/S ning Taani riikliku raudtee-ettevõtte De Danske Statsbaner (edaspidi „DSB”) vahelises kohtumenetluses, mis puudutab sadamatasusid, mida DSB nõudis GT-Linkilt enda omandis oleva Gedseri sadama kasutamise eest. Lisaks raudteeveole osutab Taani riigile kuuluv DSB parvlaevateenuseid oma sadamatest, sealhulgas Gedserist.
- 3 Taanis annab kommertssadamate, s.t kaupade, sõidukite ja inimeste kommertsveoks kasutatavate sadamate rajamiseks loa transpordiminister. Vastavalt omandi- ja kontrollisüsteemile võib eristada kohaliku omavalitsuse kontrolli all olevaid sadamaid, mis on kohaliku omavalitsuse ees vastutavad sõltumatud asutused, Kopenhaageni sadamat, millel on eriline juriidiline staatus, riigile kuuluvaid sadamaid, mida käitab transpordiministeerium või DSB, ning erasadamaid, mida käitavad nende omanikud vastavalt asjakohases loas sätestatud tingimustele.
- 4 Osa sadamate tuludest saadakse nende kasutamise eest makstavatest tasudest. Seega tuleb laevade ja kauba sadamatasusid maksta sildumise, kaupade sisse- ja väljaveo ning inimeste ja sõidukite sisse- ja väljasõidu eest. Eritasu nõutakse kraanade, ladude ja ladustamisrajatiste kasutamise eest.
- 5 Vastavalt kommertssadamaid käsitlevale 12. mai 1976. aasta seadusele nr 239 (*Lovtidende* 1976 A, lk 587, edaspidi „1976. aasta seadus”), mis kehtis 31. detsembrini 1990, vastutas laevade ja kauba sadamatasude määra kehtestamise eest pädev minister, praegu transpordiminister, pärast läbirääkimisi kommertssadamate juhtkondadega. Ministeeriumil oli tavaks arvutada need määrad kaubandusliku liikluse tiheduse poolest kõige olulisema 22 piirkondliku sadama majandustingimuste põhjal ja kehtestada see niisugusel tasemel, mis võimaldaks sadamatel katta oma tegevus- ja ülalpidamiskulud ning tagada mõistlik omafinantseerimise määr vajalike laienduste ja uuendamise jaoks.
- 6 Laevade ja kauba sadamatasud määrati kindlaks iga sadama jaoks eraldi kehtestatud eeskirjadega, mis olid kooskõlas pädeva ministeeriumi poolt kõigi kommertssadamate jaoks koostatud ühise eeskirjaga.
- 7 Kohtuasja asjaolude esinemise ajal kehtinud eeskirjade alusel pidid laevade sadamatasu maksma kõik sadamas või süvamere sissesõiduteedel silduvad laevad ja paadid ning ujuvalused. See tasu arvutati kindla summamana vastavalt kandevõimele tonnides (DWT) või brutoregistertonnaažile (BRT) iga kord, kui laev sadamas käis, või iga kuu makstava summamana. Laevad, mille DWT või BRT oli alla saja, vabastati laevade sadamatasu maksmisest.

- 8 Kauba sadamatasu tuli maksta kõigi sadamas või süvamere sissesõiduteedel lastitud, lossitud või muul viisil pardale võetud või maale toimetatud kaupade eest. Tasuda tuli teatav summa tonni kohta. Teatud kaupade puhul kehtisid erandid ja erimäärad. Vastavalt nendele eeskirjadele pidi sadamatasu maksma laev või selle kohalik esindaja enne laeva väljumist, kuid lõppkokkuvõttes kandsid kulud vastavalt kauba vastuvõtja ja saatja, sõltuvalt sellest, kummalt oli võimalik kulude hüvitamist nõuda.
- 9 Põhikohtuasja seisukohast olulisel ajavahemikul liideti välismaalt imporditud kaupade sadamatasule 40% lisatasu. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et see impordi puhul kohaldatav 40% lisatasu kehtestati 1956. aasta sadamatasude taseme üldise kohandamise raames, võttes arvesse aruannet, mille koostas riiklike ehitustööde ministeeriumi poolt 1954. aastal loodud sadamate ja sildade tasumäärade komisjon.
- 10 Selle komisjoni hinnangul tuli vajalikuks peetud suuremaid tasumäärasid kohaldada nii laevade kui ka kaupade sadamatasude puhul, kuid „seda tuleb teha nii, et eesmärki (suurendada sadamate sissetulekut) ei seataks ohtu sellega, et kommertsliiklus suunatakse täielikult või osaliselt sadamatest välja ning tulemuseks on kaubavedu hoopis maismaad või raudteed mööda”. Seetõttu pakkus nimetatud komisjon kaupade sadamatasude puhul välja, et „keskenduda tuleks välismaiste kaupade käibele, arvestades, et suurem osa Taani imporditavatest kaupadest tuuakse kõige tõenäolisemalt meritsi, ning oht, et see äri suunatakse kaupade sadamatasude suurendamise korral lihtsalt sadamatest mööda, võib seega teataval määral väiksem olla.” Samuti leidis komisjon, et „kõige sobilikum lahendus [seisneks] selles, et kaupade sadamatasuna kogutav lisatulu saadaks üksnes imporditud kaupade sadamatasu suurendamisest”, sest imporditud kaupade, näiteks põllumajanduses kasutatavate väetiste ja sööda ning tööstuses kasutatava tooraine sadamatasu oli väiksem kui valmistoodeltel ning selle tasu suurendamine nende toodete importimisel avaldaks seetõttu nendele sektoritele palju piiratumat mõju kui eksportimisel. Ohu tõttu, et kodumaine transpordisektor hakkab sadamatele eelistama maanteevedu, pakkus sadamate ja sildade tasumäärade komisjon välja, et ühelt poolt vabastataks väikelaevad kavandatavast tasumäärade tõusust ning teiselt poolt lubataks kuni sajatonniste laevade puhul kohaldada madalamaid määrasid, mis tavaliselt kehtivad alla sajatonniste laevade puhul.
- 11 Transpordiminister keelustas 40%lise impordi lisatasu alates 1. aprillist 1990.
- 12 1976. aasta seaduse paragrahvi 1 lõike 3 alusel võib pädev minister teha otsuse vabastada teatavad sadamad seaduse kohaldamisest. Just seda tegi minister DSBlle kuuluvate sadamate, sealhulgas Gedseri puhul. Ministri määrusega allutati aga need sadamad samalaadsetele eeskirjadele, millega kehtestati sadamatasud samal tasemel tasudega, mis kehtisid kommertssadamate puhul, mille suhtes 1976. aasta seadust ei kohaldataud.
- 13 Põhikohtuasja asjaolude esinemise ajal Gedseri sadama ja samuti DSB omandis oleva Rødby sadama suhtes kehtinud eeskirjade alusel koosnes laevade sadamatasu parvlaevaliikluse puhul igakuisest tasust iga laeva kohta, s.t 830 ööri DWT või BRT kohta, mis andis õiguse asjaomasel kuul piiramatult silduda. Kahe erandi alusel oli kaupade sadamatasu 940 ööri tonni kohta.
- 14 Nendes eeskirjades oli ette nähtud, et Gedseri-Travemünde marsruudil GT-Linki käitatavatele praamlaevadele registreeritud mootorsõidukitega veetavate kaupade eest

tuleb Gedseri sadama puhul DSBe sadamatasu maksta GT-Linki esitatava igapäevase aruande alusel. Eeskirjades oli ette nähtud ka DSB laevade, sh renditud laevade vabastamine sadamatasude maksimisest, olenemata sellest, kas neid kasutatakse signaallaevadena või muul eesmärgil. Lisaks vabastati sadamatasude maksimisest Saksamaa riigiraudtee Deutsche Bahni (DB) tütarettevõtte Deutsche Fähregesellschaft Ostsee mbH (DFO) laevad, niisamuti kui DSB laevad olid nende tasude maksimisest vabastatud DSBe kuuluvates sadamates.

- 15 GT-Linki õigus Gedseri sadamat kasutada tulenes tema ja DSB vahel sõlmitud lepingust. Lepingus oli ette nähtud, et GT-Link on kohustatud sadamale laevade ja kaupade sadamatasusid maksuma kehtivate eeskirjade järgi.
- 16 27. septembril 1989. aastal Østre Landsretis esitatud hagiavalduses nõudis GT-Link, et DSB maksaks tagasi 30 396 000 Taani krooni GT-Linki poolt 18. veebruarist 1987 kuni 31. detsembrini 1989 makstud sadamatasude kogusummast või teise võimalusena hüvitaks samal ajavahemikul tasutud impordi lisatasu 6 016 000 Taani krooni.
- 17 Oma põhinõude toetuseks väitis GT-Link, et DSB sissenõutud sadamatasud on vastuolus asutamislepingu artikliga 86. Ta väitis, et DSB kui Rødby ja Gedseri sadama ainuomanik on asjaomasel turul, s.t Taani ja Saksamaa vahel maanteeliiklusvahendeid vedavatele parvlaevadele sadamateenuste osutamisel valitsevas seisundis ning et DSB kuritarvitab seda seisundit, nõudes sisse liiga suuri sadamatasusid; seda kinnitasid GT-Linki arvates raamatupidamisaruanded, mida GT-Link pidi uuesti esitama seepärast, et DSB ei andnud üle Gedseri sadama tegevust puudutavaid raamatupidamisdokumente. Teise võimalusena esitatud nõude toetuseks väitis GT-Link, et kaupade sadamatasu 40%line impordi lisatasu on vastuolus asutamislepingu artiklitega 9–13 või artikliga 95.
- 18 DSB eitas, nagu oleks tema sissenõutud sadamatasud vastuolus asutamislepingu artikliga 86. Esiteks väitis DSB, et tal ei ole turgu valitsevat seisundit põhikohtuasja seisukohast olulisel turul, milleks on ühelt poolt Saksamaa ja teiselt poolt Taani ja Rootsi vaheliste mere-, maismaa- ja õhureiside transporditerminalide käitamine. DSB väitis ka, et GT-Linkil ei õnnestunud tõestada, et sadamatasud olid osutatud teenustega võrreldes põhjendamatult kõrged, sest GT-Linki uuesti esitatud raamatupidamisaruanded tuginesid ebatäpsetele andmetele ja neis oli eiratud eelkõige tõsiasi, et sadamatasude sissenõudmine võimaldab sadama omanikul tagada piisava tulu nii sadama tegevuskulude katmiseks kui ka sadamarajatiste renoveerimiseks ja uuendamiseks. Lõpetuseks väitis DSB, et Gedseri sadam on asutamislepingu artikli 90 lõike 2 kohaldamisalasse kuuluv ettevõtja ja sissenõutud sadamatasud olid vajalikud sadamale määratud konkreetsete ülesannete täitmiseks. GT-Linki teise võimalusena esitatud nõude kohta väitis DSB, et asutamislepingu artiklid 9–13 ja 95 ei ole asjakohased, sest sadamatasusid tuleks hinnata asutamislepingu transporti käsitleva jaotise alusel. Teisalt eitas DSB seda, et vaidlusalused sadamatasud ei ole kooskõlas asutamislepingu artiklitega 9–13 või 95.
- 19 Neil asjaoludel otsustas Østre Landsret menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas käesolevas eelotsusetaotluses kirjeldatud kaupade sadamatasu spetsiaalset 40% lisatasu, mida nõutakse tavaliselt sisse nende sadamate kasutamise eest, millel on Taani transpordiminister lubanud tegutseda kommertssadamatena, tuleb käsitada nii, et see

kuulub EMÜ asutamislepingu tolliliitu käsitlevate eeskirjade, sh asutamislepingu artiklite 9–13 või artikli 95 kohaldamisalasse?

2. Kas EMÜ asutamislepingu tolliliitu käsitlevaid eeskirju, sealhulgas artikleid 9–13 või artiklit 95 tuleb käsitada nii, et spetsiaalse 40% lisatasu kehtestamine kaupade sadamatasule on nende sätetega vastuolus, kui see lisatasu kehtestatakse üksnes väljastpoolt Taanit imporditud kaupade suhtes?

3. Kui teisele küsimusele vastatakse jaatavalt, siis millistel tingimustel võib selline sadamatasu olla põhjendatud sellega, et see on tasu teenuse osutamise eest, või sellega, et see toimub EMÜ asutamislepingu transporti käsitleva jaotise eeskirjadele vastavatel transpordipoliitika kaalutlustel?

4. Kui spetsiaalne lisatasu loetakse olevat vastuolus EMÜ asutamislepinguga, siis kas see kehtib kogu selle lisatasu suhtes, mida on sisse nõutud alates liikmesriigi liitumisest EMÜ asutamislepinguga, või kas see kehtib ainult pärast seda kuupäeva toimunud lisatasu suurendamise suhtes?

5. Kas ühenduse õiguses on kehtestatud erinõuded seoses nende riiklike eeskirjadega, mis käsitlevad kohustust tõendada EMÜ asutamislepingu artikli 86 kohaldamise tingimuste täitmist?

6. Kui kommertssadamat omav ja käitav avalik ettevõtja on turgu valitsevas seisundis, siis kas see, kui kommertssadam nõuab sisse ülakirjeldatud sadamatasu, mille transpordiminister on avalik-õiguslike ja eraomandis kommertssadamate kasutamiseks kehtestanud, võib kujutada endast asutamislepingu artikliga 86 vastuolus olevat turgu valitseva seisundi kuritarvitamist?

7. Kui kuuendale küsimusele vastatakse jaatavalt, siis kas nendel isikutel või ettevõtjatel, kelle suhtes see sadamatasu kehtestati, on ühenduse õiguse alusel õigus taotleda tagasimakset või hüvitist?

8. Kui kommertssadamat omav ja käitav avalik ettevõtja on turgu valitsevas seisundis, siis kas ta kuritarvitab seda seisundit, kui ta ei kehtesta eelotsusetaotluses kirjeldatud sadamatasusid oma parvlaevamarsruudil või oma koostööpartneri marsruudil?

9. Kui vastused esimesele, teisele, neljandale, kuuendale ja/või kaheksandale küsimusele on jaatavad, siis kas kostjale määratud erikohustused ja -ülesanded võivad tingida selle, et tema käitumist võib pidada asutamislepingu artikli 90 lõikega 2 kooskõlas olevaks?"

Esimesed neli küsimust

- 20 Oma tänases otsuses kohtuasjas C-90/94: Haahr Petroleum (EKL 1997, kohtulahendite kogumikus veel avaldamata) otsustas Euroopa Kohus vastuseks sama liikmesriigi kohtu esitatud küsimustele, mis on samasugused kui neli esimest eelotsuse küsimust, et see, kui liikmesriik kehtestab teisest liikmesriigist laevaga imporditud kaupadele 40% lisatasu lisaks üldisele tasule, mida nõutakse kaupade puhul, mis lastitakse ja lossitakse või võetakse muul viisil pardale või toimetatakse maale sadamas või süvamere sissesõiduteedel sadamatesse, on vastuolus asutamislepingu artikliga 95.

21 Sama vastus tuleb anda käesolevas kohtuasjas esimesele neljale küsimusele.

Viies küsimus

22 Selle küsimusega püüab liikmesriigi kohus teha kindlaks, kas ühenduse õiguses on kehtestatud erinõuded seoses nende riiklike eeskirjadega, mis käsitlevad kohustust tõendada, et asutamislepingu artikli 86 kohaldamise tingimused on täidetud.

23 Asutamislepingu artikli 86 kohaldamist liikmesriigi asutuste poolt reguleerivad põhimõtteliselt riiklikud menetluseeskirjad (kohtuasi C-60/92: *Otto vs. Postbank*, EKL 1993, lk I-5683, punkt 14).

24 Kui vastavasisulised ühenduse õigusnormid puuduvad, tuleb iga liikmesriigi sisemises õiguskorras määrata pädevad kohtud ja kehtestada menetlusnormid hagidele, mille esitamise võimalusega tagatakse isikutele ühenduse õiguse vahetust õigusmõjust tulenevate õiguste kaitse. Need normid ei tohi siiski olla ebasoodsamad kui need, mis on kehtestatud siseriiklikul õigusel põhinevatele analoogilistele hagidele ning need ei tohi muuta ühenduse õiguskorras tulenevate õiguste teostamist praktiliselt võimatuks või ülemäära raskeks (vt eelkõige otsust kohtuasjas C-312/93: *Peterbroeck vs. Belgia riik*, EKL 1995, lk I-4599, punkt 12, ja selles viidatud kohtuasju).

25 Kooskõlas nende põhimõtetega on Euroopa Kohus varem seoses liikmesriigi poolt ühenduse õigust rikkudes sissenõutud tasude tagasimaksmisega sedastanud, et ühenduse õigusega on vastuolus kõik tõendamisviisid, mis muudavad praktiliselt võimatuks või ülemäära keeruliseks selliste maksude tagasisaamise, mille sissenõudmisel on rikutud ühenduse õigust (otsus kohtuasjas 199/82: *Amministrazione delle finanze dello stato vs. San Giorgio*, EKL 1983, lk 3595, punkt 14).

26 Samad põhimõtted kehtivad siis, kui on vaja tõendada, et rikutud on ühenduse õiguse sätet, millel nagu asutamislepingu artiklil 86 võib olla vahetu õigusmõju.

27 Sellest tulenevalt peab vastus viiendale küsimusele olema selline, et iga liikmesriigi sisemises õiguskorras peab kehtestama üksikasjalikud menetlusnormid, sh tõendamiskohustusega seotud normid, hagidele, mille esitamise võimalusega tagatakse isikutele asutamislepingu artikli 86 vahetust õigusmõjust tulenevate õiguste kaitse, tingimusel, et need normid ei ole siiski ebasoodsamad kui need, mis on kehtestatud siseriiklikul õigusel põhinevatele analoogilistele hagidele, ning need ei tohi muuta ühenduse õiguskorras tulenevate õiguste teostamist praktiliselt võimatuks või ülemäära raskeks.

Kuues ja kaheksas küsimus

28 Nende kahe küsimusega, mida on sobiv käsitleda koos, tahab liikmesriigi kohus sisuliselt teada, kas see, et turgu valitsevas seisundis olev avalik ettevõtja, kes omab ja käitab kommertssadamat, nõuab sisse selliseid sadamatasusid nagu põhikohtuasjas käsitletavad või loobub nendest tasudest oma parvlaevateenuste puhul ja vastastikkuse põhimõttel mõningate oma äripartnerite parvlaevateenuste puhul, võib pidada asutamislepingu artikliga 86 vastuolus olevaks turgu valitseva seisundi kuritarvitamiseks.

- 29 Nendele küsimustele vastamiseks tuleks kõigepealt märkida, et eelotsusetaotluse kohaselt on DSB Taani transpordiministeeriumile alluv avalik ettevõtja ja selle eelarvet reguleeritakse eelarveseadusega. Lisaks kuuluvad DSBlle mitmed kommertssadamad, sealhulgas Gedser, kust väljuvad ja kuhu saabuvad tema enda parvlaevad.
- 30 Lisaks, kuigi DSBlle kuuluvad sadamad on vastavalt transpordiministri otsusele 1976. aasta seaduse kohaldamisalast põhimõtteliselt välja jäetud, kohaldati sellesama transpordiministri antud määruse alusel kõnealuseid sadamatasusid Gedseri sadama suhtes ning DSB enda parvlaevateenused ja mõningate DSB kaubanduspartnerite parvlaevateenused vabastati nende tasude maksmisest.
- 31 Lõpuks, nagu eelotsusetaotluses on kokkuvõtvalt öeldud ja nii Euroopa Kohtule kui ka liikmesriigi kohtule esitatud märkustes näha, arutasid põhikohtuasja pooled selle üle, kas transpordiministeeriumi kehtestatud sadamatasude tase on mõistlik või mitte.
- 32 Selleks et liikmesriigi kohtule ammendav vastus anda, tuleb järelikult kaaluda, kas kuuendas ja kaheksandas küsimuses nimetatud tegevus on kooskõlas ka asutamislepingu artikli 90 lõikega 1, milles on kehtestatud nõuded, mida liikmesriigid peavad järgima meetmete jõustamisel või säilitamisel, eriti seoses avalike ettevõtjatega.
- 33 Euroopa Kohus on varem otsustanud, et kõik liikmesriigi vastuvõetud meetmed, millega jäetakse jõusse õigusnorm, mille tagajärjel tekib olukord, kus avalikul ettevõtjal ei ole võimalik vältida asutamislepingu artikli 86 rikkumist, on vastuolus asutamislepingu eeskirjadega (vt otsust kohtuasjas C-41/90: Höfner ja Elser, EKL 1991, lk I-1970, punkt 27).
- 34 Liikmesriik rikub eelkõige asutamislepingu artikli 90 lõikes 1 ja artiklis 86 sätestatud keelde, kui ta põhjustab avalikule ettevõtjale kuuluvate sadamate kasutamise eest sadamatasude maksmist reguleerivate eeskirjade vastuvõtmisega selle, et see ettevõtja kuritarvitab ühisturus või selle olulises osas talle kuuluvat turgu valitsevat seisundit (vt otsust kohtuasjas C-18/93: Corsica Ferries, EKL 1994, lk I-1783, punkt 43).
- 35 Selles kontekstis tuleb kõigepealt märkida, et Euroopa Kohus on sedastanud, et ühisturu olulises osas seadusjärgse monopoli staatuses olevat ettevõtjat võib käsitada turgu valitsevas seisundis ettevõtjana asutamislepingu artikli 86 tähenduses (kohtuotsuse Corsica Ferries punkt 40 ning selles viidatud kohtupraktika). See kehtib ka siis, kui avalik ettevõtja on kommertssadama omanik ja kui tal on sellel alusel ainuõigus nõuda kõnealuses sadamas sisse sadamarajatiste kasutamise tasusid.
- 36 Nagu Euroopa Kohus on mitmel korral rõhutanud, on ettevõtja võimalikku valitsevat seisundit ühisturul või selle olulises osas kaaludes olulise tähtsusega turu mõiste (vt eelkõige otsust kohtuasjas 31/80: L'Oréal vs. De Nieuwe AMCK, EKL 1980, lk 3775, punkt 25), nii nagu on oluline ka määratleda ühisturu oluline osa, milles ettevõtjal on võimalik oma seisundit kuritarvitades takistada tõhusat konkurentsi (vt muu hulgas otsust kohtuasjas 27/76: United Brands vs. komisjon, EKL 1978, lk 207, punkt 44).
- 37 Nagu on sedastatud kohtuasjas C-179/90: Merci convenzionali porto di Genova (EKL 1991, lk I-5889, punkt 15), tuleb selles kontekstis arvesse võtta kõnealuse sadama

liikluse mahtu ning selle olulisust merel toimuvale impordi- ja eksporditegevusele asjaomases liikmesriigis tervikuna.

- 38 Teiseks tuleb märkida, et vastavalt artikli 86 punktidele a ja c võib turgu valitseva seisundi kuritarvitamine seisneda ebaõiglaste ostu- või müügihindade või muude ebaõiglaste tehingutingimuste otseses või kaudses kehtestamises või erinevate tingimuste rakendamises võrdväärsete tehingute puhul, pannes kaubanduspartnerid sellega ebasoodsasse konkurentsiolukorda.
- 39 Euroopa Kohus on otsustanud, et ebaõiglaste hinnad artikli 86 punkti a mõttes tähendavad hindu, mis on üleliia suured, sest neil puudub mõistlik seos osutatava teenuse majandusliku väärtusega (vt kohtuasja United Brands punkti 250).
- 40 Liikmesriigi kohtu ülesanne on teha kindlaks, kas see kehtib põhikohtuasjas vaidluse all olevate sadamatasude taseme puhul.
- 41 Asjaolu, et kommertssadamat omav ja käitav avalik ettevõtja loobub nendest tasudest oma parvlaevateenuste puhul ja vastastikkuse põhimõttel mõningate oma kaubanduspartnerite parvlaevateenuste puhul, võib samamoodi kujutada endast kuritarvitamist, sest see hõlmab artikli 86 punkti c tähenduses erinevate tingimuste rakendamist avaliku ettevõtja teiste kaubanduspartnerite suhtes.
- 42 Oma parvlaevateenuste vabastamine sadamatasudest kujutaks endast kuritarvitamist juhul, kui avaliku ettevõtja raamatupidamisaruannetest ilmneks, et ettevõtja ei eraldanud summat, mis on võrdne tavaliselt parvlaevateenuste osutamisega seotud tegevuse eest makstavate sadamatasude kogusummaga. Selge raamatupidamissüsteemi puudumise korral võib asjaolu, et parvlaevateenuste eest sissenõutud tasud on konkurentide parvlaevaettevõtetelt sissenõutud tasudega võrreldes ebatavaliselt väikesed, olla tõend sellest, et sellist summat ei ole eraldatud.
- 43 Avaliku ettevõtja poolt mõningate oma kaubanduspartnerite vastastikkuse põhimõtte alusel vabastamine tasude maksimisest võib tähendada artikli 86 punkti c rikkumist, kui on selge, et nende partnerite poolt selle ettevõtja sadamarajatiste kasutamise eest tavaliselt makstava tasu kogusumma on teatud ajavahemikul suurem kui summa, mis tuleks ettevõtja partneri sadamates osutatud sadamateenuste eest tavaliselt sama ajavahemiku eest maksta.
- 44 Kolmandaks on liikmesriigid asutamislepingu artikli 86 ja artikli 90 lõike 1 alusel vastutavad ainult siis, kui turgu valitseva seisundi kuritarvitamine asjaomase avaliku ettevõtja poolt võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. See ei tähenda, et see kuritarvitamine tõesti sellist kaubandust mõjutas; piisab, kui teha kindlaks, et sellisel tegevusel võib olla selline mõju (vt kohtuasja Höfner ja Elser punkti 32).
- 45 Euroopa Kohus on juba sedastanud, et sellised kuritarvitused nagu põhikohtuasjas käsitletav, mis mõjutavad kahe liikmesriigi vahel mereveoteenuseid osutavaid ettevõtjaid, võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust (kohtuotsuse Corsica Ferries punkt 44).
- 46 Neil kaalutlustel tuleb kuuendale ja kaheksandale küsimusele vastata, et kui kommertssadamat omav ja käitav avalik ettevõtja on olulises ühisturu osas turgu valitsevas seisundis, on see, kui nimetatud ettevõtja nõuab selle liikmesriigi, mille ees ta

on vastutav, vastu võetud eeskirjade alusel sisse ebamõistlikus summas sadamatasusid või kui ta vabastab nende tasude maksmisest omaenda parvlaevateenused ja vastastikkuse põhimõttel mõningad oma kaubanduspartnerite parvlaevateenused, juhul kui sellised erandid hõlmavad erinevate tingimuste kohaldamist samaväärsete tehingute suhtes, vastuolus asutamislepingu artikli 90 lõikega 1 koosmõjus artikliga 86. Liikmesriigi kohtu ülesanne on määrata kindlaks, kas tasu suurus on kohustuste taset ja osutatud teenuste majanduslikku väärtust arvesse võttes tegelikult ebaõiglane või mitte. Samuti on liikmesriigi kohtu ülesanne määrata kindlaks, kas oma parvlaevateenuste ja vastastikkuse põhimõttel mõningate kaubanduspartnerite vabastamine tasude maksmisest kujutab tegelikult endast samaväärsete teenuste puhul erinevate tingimuste kohaldamist.

Üheksas küsimus

- 47 Selle küsimusega tahab liikmesriigi kohus sisuliselt teada, kas asutamislepingu artikli 90 lõige 2 võimaldab kommertssadamat omaval ja käitaval avalikul ettevõtjal sadamarajatiste kasutamise eest sisse nõuda sadamatasusid, mis on vastuolus ühenduse õigusega.
- 48 Artikli 90 lõikes 2 on ette nähtud, et ettevõtjad, kellele on usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine, alluvad asutamislepingu eeskirjadele, eelkõige konkurentsieeskirjadele niivõrd, kui niivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine ei takista juriidiliselt ega faktiliselt nendele määratud eriülesannete täitmist, seda siiski tingimusel, et kaubanduse arengut ei tohi mõjutada määral, mis oleks vastuolus ühenduse huvidega.
- 49 Selleks et saaks kohaldada erandit artikli 90 lõikes 2 sätestatud asutamislepingu eeskirjadest, tuleb kõigepealt kindlaks teha, kas kõnealusele ettevõtjale on tegelikult usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine, ja kui on, siis kas asutamislepingu eeskirjade kohaldamine takistab ettevõtjale määratud konkreetse ülesande täitmist.
- 50 Et artikli 90 lõige 2 võimaldab teatud tingimustel teha erandi asutamislepingu eeskirjadest, peavad need ettevõtjad, kelle puhul seda kohaldatakse, olema täpselt määratletud (otsus kohtuasjas 127/73: BRT vs. SABAM ja NV Fonior, EKL 1974, lk 313, punkt 19).
- 51 Otsuses kohtuasjas 10/71: Muller jt (EKL 1971, lk 723, punkt 11) sedastas Euroopa Kohus, et ettevõtjad, kellele on antud teatud õigused neile seadusega usaldatud ülesannete täitmiseks ja kes on sellel eesmärgil tihedas kontaktis ametivõimudega ning kes vastutavad riigi kõige olulisema veete laevatatavuse tagamise eest, võivad kuuluda mõiste „ettevõtjad, kellele on usaldatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamine” alla.
- 52 Sellest ei järeldu siiski, et kommertssadama käitamine kujutaks endast üldist majandushuvi pakkuvat teenust, ega eelkõige seda, et kõik sellises sadamas osutatud teenused kujutaksid endast sellist teenust.
- 53 Merci convenzionali porto di Genova kohtuasja punktis 27 sedastas Euroopa Kohus, et dokitöö, mis hõlmab kauba või materjali lastimist ja lossimist, ümberlaadimist, ladustamist ja üleüldist teisaldamist, ei ole ilmingimata üldist majandushuvi pakkuv tegevus, millel on muu majandustegevusega võrreldes erilised omadused.

- 54 Lõpuks, isegi kui üksnes sadama infrastruktuuriteenuse osutamist oleks võimalik liigitada üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks artikli 90 lõike 2 tähenduses, jääb tõsiasi, et eelotsusetaotluses ega Euroopa Kohtule esitatud märkustes ei ole tõendeid, mis viitaksid sellele, et asutamislepingu artikli 86 kohaldamine sadamatasude sissenõudmise suhtes DSB poolt võiks takistada sellise ülesande täitmist.
- 55 Vastus üheksandale küsimusele on järelikult selline, et asutamislepingu artikli 90 lõige 2 ei luba kommertssadamat omaval ja käitaval avalikul ettevõtjal nõuda sadamarajatiste kasutamise eest sisse tasusid, mis on vastuolus ühenduse õigusega ja mis ei ole vajalikud ettevõtjale määratud konkreetse ülesande täitmiseks.

Seitsmes küsimus

- 56 Selle küsimusega tahab liikmesriigi kohus teada, kas ühenduse õigus annab isikutele või ettevõtjatele, kellelt on selliste tasude maksmist nõutud, õiguse taotleda tagasimakseid või hüvitist, kui sellised tasud nagu põhikohtuasjas käsitletavat loetakse olevat vastuolus artikli 90 lõikega 1 koosmõjus artikliga 86.
- 57 Esiteks tuleb sellega seoses märkida, et isegi artikli 90 raames on artiklil 86 vahetu õiguspõhjus ja ta annab üksikisikutele õigused, mida liikmesriikide kohtud peavad kaitsma (otsus kohtuasjas 155/73: Sacchi, EKL 1974, lk 409, punkt 18, ja otsus kohtuasjas *Merci convenzionali porto di Genova*, punkt 23).
- 58 Teiseks, Euroopa Kohtu praktika kohaselt (vt kõige viimast otsust liidetud kohtuasjades C-192/95 kuni C-218/95: *Comateb jt vs. Directeur général des douanes et droits indirects*, EKL 1997, lk I-165, punkt 20) tuleneb õigus liikmesriigi poolt vastuolus ühenduse õigusega sissenõutud tasude tagasimaksmisele selliseid tasusid keelavate ühenduse õigusnormidega üksikisikutele antud õigustest ning on nende õigustega seotud. Liikmesriik peab seega põhimõtteliselt tagasi maksuma ühenduse õigust rikkudes sisse nõutud tasud, kui ei ole kindlaks tehtud, et isik, kellelt nende tasude maksmist nõuti, on tasude maksmise kohustuse suunanud edasi teistele isikutele (kohtuasja *Comateb* punkt 21 ja selles viidatud kohtuasjad).
- 59 Samasugused kaalutlused kehtivad igal juhul siis, kui tasusid nõuab sisse Taani transpordiministeeriumile alluv avalik ettevõtja ning selle ettevõtja eelarvet reguleeritakse eelarveseadusega (vt käesoleva kohtuotsuse punkti 29).
- 60 Tuleb siiski rõhutada, et ettevõtjatel ei tohi takistada kooskõlas liikmesriigi õiguse asjakohaste menetlustega ning liidetud kohtuasjades C-46/93 ja C-48/93: *Brasserie du Pêcheur* ja *Factortame* (EKL 1996, lk I-1029) sätestatud tingimuste alusel pöörduda pädeva kohtu poole alusetult makstud tasude sissenõudmisega tekitatud kahju hüvitamiseks, olenemata sellest, kas nende tasude maksmine on edasi suunatud (kohtuasja *Comateb* punkt 34).
- 61 Neil kaalutlustel on vastus seitsmendale küsimusele selline, et isikutel ja ettevõtjatel, kelle suhtes on liikmesriigi ministeeriumile alluv avalik ettevõtja, mille eelarvet reguleeritakse eelarveseadusega, kohaldanud vastuolus asutamislepingu artikli 90 lõikega 1 koosmõjus artikliga 86 tasusid, on põhimõtteliselt õigus alusetult makstud tasu tagasimaksmisele.

Kohtukulud

- 62 Euroopa Kohtule märkusi esitanud Euroopa Ühenduste Komisjoni kohtukulusid 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 (kuues koda),

vastuseks Østre Landsreti 30. juuni 1995. aasta määrusega esitatud küsimustele, otsustab:

1. EMÜ asutamislepingu artikliga 95 on vastuolus, kui liikmesriik kehtestab teisest liikmesriigist laevaga imporditud kaupadele 40% lisatasu lisaks üldisele tasule, mida nõutakse kaupade puhul, mis lastitakse ja lossitakse või võetakse muul viisil pardale või toimetatakse maale sadamas või süvamere sissesõiduteedel sadamatesse.

2. Iga liikmesriigi sisemises õiguskorras peab kehtestama üksikasjalikud menetlusnormid, sh tõendamiskohustusega seotud normid, hagidele, mille esitamise võimalusega tagatakse isikutele EMÜ asutamislepingu artikli 86 vahetust õigusemõjust tulenevate õiguste kaitse, tingimusel, et need normid ei ole siiski ebasoodsamad kui need, mis on kehtestatud siseriiklikul õigusel põhinevatele analoogilistele hagidele, ning need ei tohi muuta ühenduse õiguskorrast tulenevate õiguste teostamist praktiliselt võimatuks või ülemäära raskeks.

3. Kui kommertssadamat omav ja käitav avalik ettevõtja on olulises ühisturu osas turgu valitsevas seisundis, on see, kui nimetatud ettevõtja nõuab selle liikmesriigi, mille ees ta on vastutav, vastu võetud eeskirjade alusel sisse ebamõistlikus summas sadamatasusid või kui ta vabastab nende tasude maksmisest omaenda parvlaevateenused ja vastastikkuse põhimõttel mõningad oma kaubanduspartnerite parvlaevateenused, juhul kui sellised erandid hõlmavad erinevate tingimuste kohaldamist samaväärsete tehingute suhtes, vastuolus EMÜ asutamislepingu artikli 90 lõikega 1 koosmõjus artikliga 86. Liikmesriigi kohtu ülesanne on määrata kindlaks, kas tasu suurus on kohustuste taset ja osutatud teenuste majanduslikku väärtust arvesse võttes tegelikult ebaõiglane või mitte. Samuti on liikmesriigi kohtu ülesanne määrata kindlaks, kas oma parvlaevateenuste ja vastastikkuse põhimõttel mõningate kaubanduspartnerite vabastamine tasude maksmisest kujutab tegelikult endast samaväärsete teenuste puhul erinevate tingimuste kohaldamist.

4. Asutamislepingu artikli 90 lõige 2 ei luba kommertssadamat omaval ja käitaval avalikul ettevõtjal nõuda sadamarajatiste kasutamise eest sisse tasusid, mis on vastuolus ühenduse õigusega ja mis ei ole vajalikud ettevõtjale määratud konkreetse ülesande täitmiseks.

5. Isikutel ja ettevõtjatel, kelle suhtes on liikmesriigi ministriumile alluv avalik ettevõtja, mille eelarvet reguleeritakse eelarveseadusega, kohaldanud vastuolus asutamislepingu artikli 90 lõikega 1 koosmõjus artikliga 86 tasusid, on põhimõtteliselt õigus alusetult makstud tasu tagasimaksmisele.

Mancini

Murray

Kapteyn

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 17. juulil 1997 Luxembourgis.

Kohtusekretär

R. Grass

Kuuenda koja esimees

G. F. Mancini