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

Asiassa C-90/94,

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

Haahr Petroleum Ltd

vastaan

Åbenrå Havn,

Ålborg Havn,

Horsens Havn,

Kastrup Havn NKE A/S,

Næstved Havn,

Odense Havn,

Struer Havn ja

* Oikeudenkäyntikieli: tanska.

Vejle Havn,

Trafikministerietin osallistuessa asian käsittelyyn,

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 9—13 artiklan sekä 84 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,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Haahr Petroleum Ltd, edustajanaan asianajaja Lars N. Vistesen, Kööpenhamina,

— Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn ja Vejle Havn, edustajinaan asianajajat Per Magid ja Jeppe Skadhauge, Kööpenhamina,

— Trafikministeriet (Tanskan liikenneministeriö), edustajanaan asianajaja Karsten Hagel-Sørensen, Kööpenhamina,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään Treasury Solicitor's Departmentin virkamies Lucinda Hudson, avustajinaan barrister Stephen Richards ja barrister Rhodri Thompson,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet Anders Christian Jessen ja Enrico Traversa,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Haahr Petroleum Ltd:n, edustajinaan asianajaja Isi Foighel, Kööpenhamina, ja Lars N. Vistesen, Åbenrå Havnin, Ålborg Havnin, Horsens Havnin, Kastrup Havn NKE A/S:n, Næstved Havnin, Odense Havnin, Struer Havnin ja Vejle Havnin, edustajinaan Per Magid ja Jeppe Skadhauge, Trafikministerietin, edustajanaan Karsten Hagel-Sørensen, ja komission, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet Anders C. Jessen, Enrico Traversa ja Richard Lyal, 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 8.3.1994 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 15.3.1994, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla useita ennakkoratkaisukysymyksiä ETY:n perustamissopimuksen 9—13 artiklan sekä 84 ja 95 artiklan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Haahr Petroleum Ltd (jäljempänä Haahr Petroleum), joka on bensiiniä ja muita öljytuotteita myyvä

yhtiö, ja Åbenrån, Ålborgin, Horsensin, Kastrupin, Næstvedin, Odensen, Struerin ja Vejlen kauppasatamat (jäljempänä vastaajina olevat kauppasatamat) ja jossa on kyse siitä, että vastaajat perivät 31.3.1990 asti ulkomaille viedyistä tavaroista 40 prosentin suuruisen tuontilisän sen tavaramaksun lisäksi, joka peritään Tanskassa kaikista tavaroista, joita lastataan, puretaan tai muulla tavalla lasketaan merille tai maihin Tanskan kauppasatamissa tai näihin satamiin pääsemiseksi kunnostettujen väylien varrella.

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 liikenneministeriön alaisuuteen, ja yksityiset satamat, joita niiden omistajat käyttävät kullekin myönnetyssä 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 (Lovtidende A, 1976, s. 587) mukaan toimivaltaisen ministeriön eli nykyään liikenneministeriön tehtävänä on määrätä aluksiin ja tavaroihin sovellettavista maksuista, sen jälkeen kun se on neuvotellut kauppasatamien johdon kanssa. Ministeriön käytäntönä on 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 tapahtuma-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 alusmaksusta.

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 "soveliain 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 Haahr Petroleum toi vuodesta 1984 31.3.1990 asti, jolloin tuontilisä poistettiin, muista jäsenvaltioista ja kolmansista maista raakaöljyä ja bensiiniä Tanskaan jalostusta ja jälleenmyyntiä varten vastaajina olevien kauppasatamien kautta. Yksityistä Kastrupin satamaa lukuun ottamatta nämä satamat ovat kuntien satamia.

13 Kantaja vaati Østre Landsretiin 5.11.1991 jättämässään kannekirjelmässä, että vastaajina olevat kauppasatamat velvoitettaisiin korvaamaan sille 1.1.1984—31.3.1990 perityt tuontilisät, jotka ovat kokonaismäärältään 9,6 miljoonaa Tanskan kruunua.

14 Vaatimuksensa tueksi Haahr Petroleum vetoaa perustamissopimuksen 9 ja 12 artiklaan ja väittää, että riidanalainen tuontilisä on tullia vaikutukseltaan vastaava maksu ja että 1.1.1973 alkaen Tanskan kuningaskunta ei ole voinut kantaa tulleja eikä vaikutukseltaan vastaavia maksuja. Se viittaa ETY:n perustamissopimuksen 18—28 artiklaa sekä 113 artiklaa koskevaan, yhdistetyissä asioissa 37/73 ja 38/73, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders, 13.12.1973 annettuun tuomioon (Kok. 1973, s. 1609; Kok. Ep. II, s. 187) ja väittää, että "yhteisen tullitariffin käyttöön ottamisen jälkeen mikään jäsenvaltio ei saa yksipuolisesti ottaa käyttöön uusia maksuja tai korottaa voimassa olevia maksuja". Haahr Petroleum vastustaa lisäksi sitä, että sen oikeus olisi sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaan vanhentunut (vanhentumisaika viisi vuotta), sillä yhteisön oikeuteen perustuva vaatimus ei voi vanheta silloin, kun vaatimus esitetään myöhässä sen takia, että yhteisön oikeuden säännös on saatettu myöhässä osaksi kansallista oikeusjärjestystä (asia C-208/90, Emmott, tuomio 25.7.1991, Kok. 1991, s. I-4269), eikä myöskään silloin, kun vaatimus perustuu siihen, että yhteisön oikeuden kanssa ristiriidassa oleva kansallinen oikeussääntö on kumottu myöhässä.

15 Vastaajina olevat kauppasatamat katsovat, että tuontilisää on tarkasteltava joko perustamissopimuksen liikennettä koskevan IV osaston perusteella, kuten sen väitteitä väliintulijana tukeva liikenneministeriö on vaatinut, tai perustamissopimuksen 95 artiklan perusteella, koska 40 prosentin lisä on osa tavaramaksua, joka taas on osa sisäisten maksujen yleistä järjestelmää, ja se, että näiden maksujen määrät vaihtelevat, on yhteensopivaa perustamissopimuksen määräysten kanssa. Lisäksi vastaajat väittävät, että Haahr Petroleumin vaatimus on vanhentunut siltä osin kuin se koskee ennen 5.11.1986 maksettuja maksuja (ne on maksettu viisi vuotta ennen kuin kanne Østre Landsretissa on nostettu) ja että tässä asiassa ei ole kyse yhdestäkään seikasta, jolla voitaisiin perustella poikkeaminen sovellettavan kansallisen oikeuden yleisistä säännöistä.

16 Liikenneministeriö toteaa, että kyseisillä maksuilla tavoitellaan liikennepoliittista päämäärää, koska maksujen yhdenmukaisuudella pyrittiin ylläpitämään satamien ja maantiekuljetusten välistä kilpailua Tanskassa ja varmistamaan, että satamat eivät kilpaile keskenään näillä maksuilla, minkä lisäksi tuontilisän tarkoituksena oli taata satamien rahoitus siten, että tavaraliikenne ei siirry maanteille tai rautateille. Liikenneministeriö toteaa, että se, että kansainvälisessä kaupassa tärkein satama eli Kööpenhaminan satama ei ottanut käyttöön tätä maksua, on osoitus siitä, että tuontimaksun tarkoituksena ei ollut maksun asettaminen tavaroiden tuonnille vaan liikennevälineille.

17 Tässä tilanteessa Østre Landsret päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Kuuluuko yleiselle tavaramaksulle asetettu 40 prosentin suuruinen erityinen tuontilisä ETY:n perustamissopimuksen tulliliittoa koskevien määräysten ja erityisesti 9—13 artiklan tai 95 artiklan soveltamisalaan?

2) Onko ETY:n perustamissopimuksen tulliliittoa koskevia määräyksiä ja 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 sen takia, että se olisi vastike palvelusta, tai liikennepoliittisista syistä (ks. 84 artiklan 2 kohta)?

4) Jos erityinen tuontilisä on ristiriidassa ETY:n perustamissopimuksen kanssa, koskeeko tämä kaikkea Tanskan ETY: öön liittymisen jälkeen perittyä erityistä tuontilisää vai ainoastaan tuontilisän korotusta liittymisen jälkeen?

5) Jos todetaan, että tuontilisä on ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa, voiko oikeus vaatia korvausta vanhentua asiaan sovellettavien kansallisten sääntöjen mukaisesti, jolloin tuontilisän palauttaminen olisi täysin tai osittain mahdotonta?"

Ensimmäinen, toinen, kolmas ja neljäs kysymys

18 Neljää ensimmäistä kysymystä voidaan tarkastella yhdessä, ja niillä kansallinen tuomioistuin haluaa saada selvennystä siihen, mitä tarkoittaa perustamissopimuksen 9—13 artiklan käsite tullia vaikutukseltaan vastaava maksu sekä perustamissopimuksen 95 artiklan käsite syrjivä sisäinen maksu, kun on kyse siitä, 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.

19 Tältä osin on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. mm. asia C-266/91, CELBI, tuomio 2.8.1993, Kok. 1993, s. I-4337, 9 kohta) vaikutukseltaan vastaavia maksuja koskevia sääntöjä ja syrjiviä sisäisiä maksuja koskevia sääntöjä ei sovelleta päällekkäin, eli sama vero tai maksu ei voi perustamissopimuksen järjestelmässä kuulua samanaikaisesti molempien käsitteiden alaan.

20 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. mm. asia C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, tuomio 7.12.1995, Kok. 1995, s. I-4385, 28 kohta) on myös niin, että yksipuolisesti asetettu vero tai maksu, jonka perusteena on valtion rajan ylittäminen, on ETY:n perustamissopimuksen 9, 12, 13 ja 16 artiklassa tarkoitettu vaikutukseltaan vastaava maksu, jos se ei ole varsinainen tulli; asia on näin riippumatta veron tai maksun nimikkeestä ja kantamistavasta. Tällainen vero tai maksu ei kuitenkaan

ole vaikutukseltaan vastaava maksu, jos se kuuluu sellaisten sisäisten maksujen yleiseen järjestelmään, jotka kohdistuvat tuoteluokkiin järjestelmällisesti objektiivisin kriteerein, joita sovelletaan riippumatta näiden tuotteiden alkuperästä, ja tässä tapauksessa kyseinen vero tai maksu kuuluu perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamisalaan.

21 Tältä osin on ensin todettava, että kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltainen yleinen tavaramaksu kuuluu etenkin alusmaksun kanssa yhdessä tarkasteltuna sellaisten sisäisten maksujen yleiseen järjestelmään, jotka on maksettava kauppasatamien ja niiden palvelujen käytöstä.

22 Toiseksi on korostettava, että lukuun ottamatta joitakin maksusta vapautettuja tavaraluokkia sitä peritään kaikista tavaroista, joita lastataan, puretaan tai muulla tavalla lasketaan merille tai maihin kauppasatamissa, riippumatta siitä, saapuvatko nämä tavarat satamaan toisesta jäsenvaltiosta vai kyseisen jäsenvaltion toisesta kauppasatamasta.

23 Kolmanneksi on todettava, että maksu peritään sekä kotimaisista että maahantuoduista tavaroista samalla hetkellä eli lastauksen tai purkamisen yhteydessä ja samoilla objektiivisilla perusteilla eli tavaroiden tyypin ja painon mukaan.

24 Neljänneksi on todettava, että kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltainen tuontilisä, jolla yleistä tavaramaksua korotetaan silloin, kun se peritään tuoduista tavaroista, on olennainen osa maksua eikä erillinen maksu, koska lisän määrä lasketaan prosenttiosuutena maksusta ja koska lisä ja maksu peritään saman oikeudellisen perustan perusteella, samalla hetkellä ja samoilla arviointiperusteilla ja koska perimisen suorittaa sama yksikkö ja maksujen saajat ovat samat.

25 Tässä tilanteessa se, että tuontilisää jo määritelmänsä mukaan peritään ainoastaan maahantuoduista tavaroista ja että tavaroiden alkuperä siis ratkaisee perittävän maksun suuruuden, ei voi aiheuttaa sitä, että maksuun yleensä tai etenkään lisään ei sovellettaisi perustamissopimuksen 95 artiklaa, joten niiden yhteensoveltuvuutta yhteisön oikeuden kanssa on arvioitava tämän määräyksen eikä perustamissopimuksen 9—13 artiklan perusteella.

26 Tältä osin on ensin täsmennettävä, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 95 artiklaa sovelletaan ainoastaan muista jäsenvaltioista peräisin oleviin tavaroihin ja tarpeen vaatiessa kolmansista maista peräisin oleviin tavaroihin, jotka ovat vapaassa vaihdannassa jäsenvaltioissa. Tästä seuraa, että tätä määräystä ei voida soveltaa suoraan kolmansista maista tuotuihin tuotteisiin (ks. mm. asia C-130/92, OTO, tuomio 13.7.1994, Kok. 1994, s. I-3281, 18 kohta).

27 Perustamissopimuksen 95 artiklassa määrätään, että jäsenvaltiot eivät saa määrätä muiden jäsenvaltioiden tuotteille korkeampia välittömiä tai välillisiä sisäisiä maksuja kuin ne määräävät samanlaisille kotimaisille tuotteille tai sisäisiä maksuja, joilla suojellaan kotimaista tuotantoa. On siis kiistatonta, että on 95 artiklassa määrätyn syrjintäkiellon vastaista periä korkeampaa maksua maahantuoduista kuin kotimaisista tuotteista tai periä kotimaisia ja maahantuotuja tuotteita koskevaan maksuun liittyvää lisämaksua ainoastaan maahantuoduista tuotteista.

28 Vastaajina olevat kauppasatamat kuitenkin väittävät, että tuontilisä on tavaramaksun eriyttämistä, joka on perustamissopimuksen 95 artiklan mukaista, sellaisena kuin yhteisöjen tuomioistuin on artiklaa tulkinnut, koska tämä eriyttäminen perustuu objektiivisiin arviointiperusteisiin. Ne väittävät erityisesti, että tämä eriyttäminen on perusteltua kahdesta syystä: ensinnäkin kilpaillessaan muiden kuljetusmuotojen kanssa kansainvälinen meriliikenne kykenee vastaamaan lisän aiheuttamista kustannuksista, ja toiseksi kansainvälisessä meriliikenteessä käytetään yleensä suurempia aluksia, joille sataman palvelut ovat tarpeellisempia kuin kansallisessa

liikenteessä käytetyille pienemmille aluksille. Liikenneministeriö arvioi samalla tavalla, että lisällä ei syrjitä lainvastaisesti, koska se on korvaus yleisistä lisäkuluista, joita satamille aiheutuu tuonnissa käytetyille suuremmille aluksille tarjotuista palveluista.

29 On tosin totta, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. mm. asia 196/85, komissio v. Ranska, tuomio 7.4.1987, Kok. 1987, s. 1597, 6 kohta) yhteisön oikeudessa ei sen nykyisessä kehitysvaiheessa rajoiteta jokaisen jäsenvaltion vapautta säätää joillekin tuotteille eriytetystä verojärjestelmästä objektiivisten arviointiperusteiden mukaisesti, joita ovat esimerkiksi käytettyjen raaka-aineiden laatu tai käytetyt valmistusmenetelmät, vaikka nämä tuotteet olisivat perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetulla tavalla samanlaisia. Tällainen eriyttäminen on kuitenkin yhteisön oikeuden mukaista ainoastaan, jos sillä tavoitellaan talouspoliittisia päämääriä, jotka myös ovat perustamissopimuksen ja johdetun oikeuden vaatimusten mukaisia, ja jos sovellettavat yksityiskohtaiset säännöt ovat sellaiset, että niillä vältetään kaikenlainen suora tai välillinen muista jäsenvaltioista tapahtuvan tuonnin syrjintä tai kilpailevan kotimaisen tuotannon suojeleminen.

30 Yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että perustamissopimuksen 95 artiklassa määrätyn syrjintäkiellon kanssa yhteensopivana ei voida pitää sellaista korotettuun maksuun tai veroon sovellettavaa arviointiperustetta, jota ei määritelmänsä mukaan missään tapauksessa voitaisi soveltaa vastaaviin kotimaisiin tuotteisiin. Tällaisen järjestelmän vaikutuksena on siten se, että jo ennakolta tehdään mahdottomaksi raskaamman maksu- tai verojärjestelmän soveltaminen kotimaisiin tuotteisiin (ks. asia 319/81, komissio v. Italia, tuomio 15.3.1983, Kok. 1983, s. 601, 17 kohta). Vastaavasti yhteisöjen tuomioistuin on jo todennut, että eriytetyt verot ja maksut eivät ole yhteensopivia yhteisön oikeuden kanssa, jos korkeampia veroja ja maksuja sovelletaan maahantuotuihin tuotteisiin niiden luonteen takia (ks. asia 106/84, komissio v. Tanska, tuomio 4.3.1986, Kok. 1986, s. 833, 21 kohta).

31 Tilanne on sama sitä suuremmalla syyllä, kun on kyse eriytetyistä maksuista, joiden korottamisen peruste on tuonti sinänsä, jolloin jo määritelmän mukaan kotimaiset tuotteet jäävät korkeampien maksujen soveltamisalan ulkopuolelle.

32 Eriytettyjen verojen ja maksujen syrjivää luonnetta ei missään tapauksessa voida perustella yleisluonteisilla päätelmillä kansainvälisten kuljetusten ja jäsenvaltion sisäisten kuljetusten erilaisesta kapasiteetista vastata tietyistä maksuista tai veroista siirtymättä käyttämään muita kuljetusmuotoja kuin merikuljetuksia eikä päätelmillä siitä, että jäsenvaltion sisäisissä ja kansainvälisissä kuljetuksissa käytettävät alukset ovat erikokoisia.

33 Vaikka oletettaisiin, että tällaisilla päätelmillä voitaisiin perustella verojen tai maksujen erot, on todettava, että kansallisessa tuomioistuimessa kyseessä olevan kaltaisessa järjestelmässä maksuja ei peritty objektiivisin perustein, koska järjestelmässä suljettiin lähtökohtaisesti pois se mahdollisuus, että samoilla edellytyksillä kuin kansainväliset kuljetukset tapahtuvista jäsenvaltion sisäisistä kuljetuksista perittäisiin samat maksut kuin kansainvälisistä kuljetuksista ja päinvastoin.

34 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan (ks. mm. asia C-152/89, komissio v. Luxemburg, tuomio 26.6.1991, Kok. 1991, s. I-3141, 20—25 kohta) vero- tai maksujärjestelmää voidaan pitää yhteensopivana perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa ainoastaan, jos on osoitettu, että se on sellainen, ettei missään tapauksessa ole mahdollista, että maahantuoduista tuotteista kannettaisiin korkeampia veroja tai maksuja kuin kotimaisista tuotteista, jolloin järjestelmä siis ei ole missään tapauksessa vaikutuksiltaan syrjivä.

35 Sen kysymyksen osalta, voiko kansallisessa tuomioistuimessa kyseessä olevan kaltainen syrjivä maksu jäädä perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle sillä perusteella, että se on vastike palvelusta, on todettava, että vastaajina olevien kauppasatamien ja liikenneministeriön mainitseman yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan (ks. mm. asia 46/76, Bauhuis, tuomio 25.1.1977, Kok. 1977, s. 5, 11 kohta ja asia C-209/89, komissio v. Italia, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1575, 9 kohta) se seikka, että maksu on vastike taloudelliselle toimijalle tosiasiallisesti suoritetusta palvelusta ja että sen määrä on suhteessa kyseiseen palveluun, tarkoittaa ainoastaan sitä, että maksu ei ole perustamissopimuksen 9 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitettu tullia vaikutukseltaan vastaava maksu, eikä sitä, että siihen ei sovellettaisi 95 artiklassa määrättyä kaikkien syrjivien sisäisten maksujen kieltoa.

36 Vastaajina olevat kauppasatamat ja liikenneministeriö väittävät myös, että kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltainen maksu ei kuulu perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamisalaan eikä ole kyseisen artiklan mukaan kielletty, koska sillä tavoitellaan hyväksyttäviä liikennepoliittisia tavoitteita eli kauppasatamien rahoittamista ja sitä, että meriteitse tapahtuvasta kaukoliikenteestä on maksettava suhteellisesti ottaen enemmän kuin lähiliikenteestä. Ne lisäävät, että muun muassa yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-49/89, Corsica Ferries France, 13.12.1989 antamasta tuomiosta (Kok. 1989, s. 4441) ilmenee, että maksuja, joilla tavoitellaan liikennepoliittista päämäärää, on tarkasteltava perustamissopimuksen liikennettä koskevien määräysten perusteella, joihin kuuluu erityisesti 84 artiklan 2 kohta, ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1) perusteella.

37 Tältä osin on ensin todettava, että vero tai maksu ei jää perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamisalan tai tarpeen vaatiessa siinä määrätyn kiellon soveltamisalan ulkopuolelle sillä perusteella, että se on erityinen vero tai maksu tai että se kannetaan erityistä tarkoitusta varten (ks. asia 74/76, Iannelli ja Volpi, tuomio 22.3.1977, Kok. 1977, s. 557, 19 kohta).

38 Seuraavaksi on korostettava, että kansallisessa tuomioistuimessa kyseessä olevan kaltainen maksu asetetaan tuotteille ja siitä vastaa tavaroiden vastaanottaja tai lähettäjä, vaikka maksu perittäisiinkin tavaroiden kuljetuksen tai kauppasatamien käytön yhteydessä ja vaikka sen ensin maksaisikin alus tai sen paikallinen asiamies.

39 Perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamista ei siten estä edellä mainitussa asiassa Corsica Ferries France annettu tuomio, jossa oli kyse maksuista, joita perittiin tietyissä merisatamissa aluksiin nousseista, niistä poistuneista tai aluksesta toiseen siirtyneistä matkustajista ja joista vastasi laivanvarustaja, eikä asetus N:o 4055/86, joka koskee palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisessä meriliikenteessä.

40 Yhteisöjen tuomioistuin on sitä paitsi jo todennut, että perustamissopimuksen 95 artiklaa sovelletaan maksuun, joka peritään kuljetuksista muun muassa kuljetettujen tavaroiden painon perusteella, ja koska maksu vyörytetään välittömästi kotimaisen ja maahantuodun tuotteen hintaan, sitä on sovellettava tavalla, joka ei syrji maahantuotuja tuotteita (ks. asia 20/76, Schöttle ja Söhne, tuomio 16.2.1977, Kok. 1977, s. 247, 15 ja 16 kohta).

41 Pohdittaessa sitä, onko riidanalainen maksu yhteensopimaton perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa koko tuontilisän osalta vai ainoastaan siltä osin kuin lisää korotettiin Tanskan kuningaskunnan liityttyä Euroopan yhteisöihin, on todettava ensin, että liittymisehdoista ja sopimusten mukautuksista tehdyssä asiakirjassa (EYVL 1972, L 73, s. 14) ei ole perustamissopimuksen 95 artiklan soveltamisen osalta yhtään määräystä siirtymäkaudesta tai poikkeuksesta. Perustamissopimuksen 95 artiklaa siis sovellettiin Tanskaan heti sen liityttyä Euroopan yhteisöihin.

42 Seuraavaksi on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan maksu tai vero on ristiriidassa perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa ja näin ollen kielletty, kun se on tuodun tuotteen vahingoksi syrjivä (ks. vastaavasti asia 68/79, Just, tuomio 27.2.1980, Kok. 1980, s. 501, 14 kohta ja asia C-72/92, Scharbatke, tuomio 27.10.1993, Kok. 1993, s. I-5509, 10 kohta).

43 Tästä seuraa, että kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan kaltainen maksu on yhteensopimaton 95 artiklan kanssa ja tällä artiklalla kielletty ainoastaan maahantuoduille tavaroille asetetun lisämaksun osalta.

44 Näin ollen neljään ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että on perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista, 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.

Viides ennakkoratkaisukysymys

45 Tällä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin haluaa tietää, onko yhteisön oikeuden mukaan laillista soveltaa perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen perustuvaan korvausvaatimukseen sellaista kansallista oikeussääntöä, jonka mukaan oikeus nostaa kanne, jolla vaaditaan perusteettomasti maksettujen maksujen palauttamista, vanhenee viiden vuoden määräajassa, vaikka tällä oikeussäännöllä siten estetään kyseisten maksujen palauttaminen osittain tai kokonaan.

46 Tältä osin on ensin todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan silloin, kun kyseisellä alalla ei ole annettu yhteisön säännöksiä, kunkin jäsenvaltion sisäisessä oikeusjärjestyksessä on vahvistettava perusteettomasti maksettujen summien palauttamista koskeviin kanteisiin liittyvät menettelysäännöt; nämä menettelysäännöt eivät saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, eivätkä ne saa missään tapauksessa 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 asia C-212/94, FMC ym., tuomio 8.2.1996, Kok. 1996, s. I-389, 71 kohta).

47 Tätä oikeuskäytäntöä sovelletaan myös kanteen nostamista varten säädettyihin kansallisiin määräaikoihin, joiden noudattamatta jättämisestä seuraa oikeudenmenetys (ks. em. asioiden FMC ym. ja Emmott lisäksi mm. asia 33/76, Rewe, tuomio 16.12.1976, Kok. 1976, s. 1989 sekä asia 45/76, Comet, tuomio 16.12.1976, Kok. 1976, s. 2043).

48 Seuraavaksi on todettava, että oikeuskäytännöstä ja erityisesti edellä mainituissa asioissa Rewe ja Comet annetuista tuomioista seuraa, että se, että kanteen nostamista varten on säädetty kohtuullinen määräaika, jonka noudattamatta jättämistä seuraa oikeudenmenetys, on perustavanlaatuisen oikeusvarmuuden periaatteen soveltamista, jolla täytetään edellä mainitut kaksi edellytystä ja jonka ei voida katsoa tekevän mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi yhteisön oikeuden mukaisten oikeuksien käyttämistä, vaikka näiden määräaikojen päättyminen jo sinänsä aiheuttaa sen, että nostettu kanne hylätään kokonaan tai osittain.

49 Lopuksi on todettava, että kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan kaltaista viiden vuoden vanhentumisaikaa on pidettävä kohtuullisena.

50 Edellä esitetystä seuraa, että tällaisen määräajan soveltaminen perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen perustuviin korvausvaatimuksiin ei ole yhteisön oikeuden nykytilassa vastoin yhteisön oikeutta, vaikka tällä tavalla estettäisiin vaaditun korvauksen saaminen osittain tai kokonaan.

51 Päinvastoin kuin Haahr Petroleum on väittänyt kansallisessa tuomioistuimessa sekä yhteisöjen tuomioistuimelle esittämissään kirjallisissa huomautuksissa, edellä mainittu asiassa Emmott annettu tuomio ei vaikuta tähän päätelmään.

52 Yhteisöjen tuomioistuin nimittäin mainitsi nimenomaisesti kyseisen tuomion 17 kohdassa periaatteesta, jonka mukaan sillä, että kanteen nostamista varten on säädetty kohtuullinen määräaika, jonka noudattamatta jättämistä seuraa oikeudenmenetys, täytetään edellä mainitussa oikeuskäytännössä vahvistetut edellytykset. Kyseessä olleiden direktiivien ja kyseisen asian erityispiirteiden takia yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomion 23 kohdassa, että jäsenyysvelvoitteidensa vastaisesti toimiva jäsenvaltio ei voi, ennen kuin se on saattanut direktiivin oikein osaksi kansallista oikeusjärjestystään, vedota sellaisen kanteen liian myöhäiseen nostamiseen, jonka yksityinen on nostanut sitä vastaan turvatakseen direktiivin säännösten mukaiset oikeutensa, joten kansallisen oikeuden mukainen määräaika kanteen nostamiselle voi alkaa vasta direktiivin täytäntöönpanohetkestä.

53 Viidennessä ennakkoratkaisukysymyksessä tarkoitettu korvausvaatimus ei perustu välittömään oikeusvaikutukseen, joka on sellaisen direktiivin säännöksellä, joka on saatettu virheellisellä tavalla osaksi kansallista oikeusjärjestystä, vaan perustamissopimuksen määräykseen, joten tähän kysymykseen on vastattava, että yhteisön oikeuden vastaista ei ole se, että perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen perustuvaan korvausvaatimukseen sovelletaan kansallista oikeussääntöä, jonka mukaan oikeus nostaa kanne, jolla pyritään perusteettomasti maksettujen maksujen palauttamiseen, vanhenee viiden vuoden määräajan kuluttua, vaikka tällä oikeussäännöllä siten estetään kyseisten maksujen palauttaminen kokonaan tai osittain.

Oikeudenkäyntikulut

54 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukselle ja 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 8.3.1994 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) Yhteisön oikeuden vastaista ei ole se, että perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen perustuvaan korvausvaatimukseen sovelletaan kansallista oikeussääntöä, jonka mukaan oikeus nostaa kanne, jolla pyritään perusteettomasti maksettujen maksujen palauttamiseen, vanhenee viiden vuoden määräajan kuluttua, vaikka tällä oikeussäännöllä siten estetään kyseisten maksujen palauttaminen kokonaan tai osittain.

Mancini Murray Kapteyn

Julistettiin Luxemburgissa 17 päivänä heinäkuuta 1997.

R. Grass G. F. Mancini

kirjaaja kuudennen jaoston puheenjohtaja