

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

SIEGBERT ALBER

9 päivänä syyskuuta 2003¹

I Johdanto

1. Itävallan tasavallan Oberster Gerichtshofin ennakkoratkaisupyyntö koskee tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin N:o 93/89/ETY (jäljempänä direktiivi 93/89/ETY)² ja verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY (jäljempänä direktiivi 1999/62/EY)³ säännösten tulkintaa. Yhteisöjen tuomioistuin kumosi ensin mainitun direktiivin 5.7.1995 antamallaan tuomiolla⁴ sen vuoksi, että Euroopan parlamenttia ei ollut kuultu sääntöjenmukaisesti sen antamismenettelyssä, mutta samalla se kuitenkin määräsi, että kumotun direktiivin vaikutukset pidettäisiin voimassa uuden direktiivin antamiseen asti. Direktiivi 1999/62/EY korvaa yhteisöjen tuomioistuimen kumoaman direktiivin 93/89/ETY, kuten sen johdantoosan neljännessä perustelukappaleesta ilmenee.

2. Nyt käsiteltävä asia koskee sitä, onko molempien direktiivien — sisällöltään olennaisilta osin samanlaisten — säännöksillä välitön vaikutus itävaltalaisen kuljetusyhtiön vireille panemassa riita-asiassa, jossa se katsoo, että koko Brennerin moottoritien tieosuuden ajamisesta perittävät tariffit syrjivät sitä yhteisön oikeuden vastaisella tavalla, ja se on tästä syystä haastanut moottoritieyrittäjän pääasian tuomioistuimeen vaatien 1.1.1997 ja 31.7.2000 välisenä aikana maksettujen tiemaksujen palauttamista.

II Asiaa koskeva lainsäädäntö

3. Direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan mukaan ”tiemaksulla” tarkoitetaan ”tietyn summan maksamista siitä, että ajoneuvolla kuljetaan kahden paikan välinen matka käyttäen 7 artiklan d alakohdassa tarkoitettuja infrastruktuureja; summan suuruus perustuu kuljettuun matkaan ja ajoneuvoluokkaan”, ja ”ajoneuvolla” puolestaan ”yksittäistä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, joka on tarkoitettu ainoas-

1 — Alkuperäinen kieli: saksa.

2 — EYVL L 279, s. 32.

3 — EYVL L 187, s. 42.

4 — Asia C-21/94, parlamentti v. neuvosto, tuomio 25.10.1995 (Kok. 1995, s. I-1827).

taan maanteiden tavarakuljetukseen ja jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia”.

4. Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat edelleen säilyttää tiemaksut tai ottaa käyttöön tiemaksuja ja/tai käyttömaksuja seuraavien edellytysten mukaan:

b) tie- ja käyttömaksuja sovelletaan syrjimättä suoraan tai epäsuorasti liikenteenharjoittajan kansallisuuden tai kuljetuksen lähtöpaikan taikka määränpään perusteella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 2 kohdan e alakohtaa ja 9 artiklaa;

5. Neuvosto antoi 17.6.1999 direktiivin 1999/62/EY, joka korvaa yhteisöjen tuomioistuimen kumoaman direktiivin 93/89/ETY ja joka direktiivin 13 artiklan mukaan tulee voimaan 20.7.1999. Se oli direktiivin 12 artiklan mukaan pantava täytäntöön 1.7.2000 mennessä. Direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdassa ja 9 kohdassa säädetään samansisältöisesti kuin direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b ja h alakohtassa seuraavaa:

”4. Tietullit ja käyttäjämaksut eivät saa olla suoraan tai välillisesti syrjiviä liikenteenharjoittajan kansallisuudesta tai ajoneuvon alkuperästä tai määräraikasta johtuvien perusteiden

9. Keskimääräisten tietullien on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin

10. Edellä olevassa 9 kohdassa tarkoitettuihin keskimääräisistä tietulleista riippumatta jäsenvaltiot voivat muuttaa kannettavien tietullien määriä

h) tiemaksut perustuvat kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin.”

a) ajoneuvojen päästöluokituksen mukaan, edellyttäen, että mitkään tie-

tullit eivät ole yli 50 prosenttia korkeampia kuin vastaavista ankarimpia päästönormeja noudattavista ajoneuvoista kannettavat tietullit;

- b) vuorokaudenajan mukaan edellyttäen, että mitkään tietullit eivät ole yli 100 prosenttia korkeampia kuin vuorokauden halvimpana aikana kannettavat tietullit.

Kaikki ajoneuvojen päästöluokituksen tai vuorokaudenajan mukaan kannettavien tietullien muutokset on suhteutettava asetettuun tavoitteeseen.”

6. Yhteisöjen tuomioistuin totesi 26.9.2000 antamassaan tuomiossa,⁵ että Itävallan tasavalta ei ollut noudattanut direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ”on 1.7.1995 ja 1.2.1996 nostonut tiemaksuja koko Brennerin moottoritien tieosuudelta, joka on Itävallan läpiajoväylä, jota enimmäkseen käyttävät muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyt tavarakuljetukseen käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, ilman että se olisi korottanut tiemaksuja tämän moottoritien osittaisilla tieosuuksilla, joita valtaosin käyttävät Itävallassa rekisteröidyt samanlaisiin tavarakuljetuksiin käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia”. Lisäksi

yhteisöjen tuomioistuin totesi, että Itävallan tasavalta ei ollut noudattanut saman direktiivin 7 artiklan h alakohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ”ei ole soveltanut näitä tiemaksuja vain siltä osin kuin se on tarpeen Brennerin moottoritien rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulujen kattamiseksi”.

III Tosiseikasto ja ennakkoratkaisukysymykset

7. Pääasian kantaja Rieser Internationale Transporte GmbH (jäljempänä Rieser) on kuljetusyritys, jonka kotipaikka on Itävallassa ja joka harjoittaa kansainvälistä tavaroiden kaukoliikennettä yli kolmeaksellisilla kuorma-autoilla, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, ja käyttää siinä yhteydessä muun muassa säännöllisesti maksullista Brennerin moottoritietä.

8. Komission ja Itävallan välisessä jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämisestä koskeneessa menettelyssä annetun yhteisöjen tuomioistuimen tuomion⁶ perusteella Rieser vaatii Brennerin moottoritien ylläpi-

5 — Asia C-205/98, komissio v. Itävalta, tuomio 26.9.2000 (Kok. 2000, s. I-7367).

6 — Mainittu alaviitteessä 5.

täjältä, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaftilta (jäljempänä ASFINAG) 1.1.1997 ja 31.7.2000 välisenä aikana koko Brennerin moottoritien tieosuuden käyttämisestä sen käsityksen mukaan yhteisön oikeuden vastaisesti perittyjen tiemaksujen osittaista palauttamista.

9. Vastaajana olevalle ASFINAGille siirrettiin sen ainoan osakkaansa, Itävallan tasavallan kanssa kesäkuussa 1997 tekemällä niin sanotulla käyttö- ja nautintasopimuksella taannehtivasti 1.1.1997 alkaen vastuu Itävallan moottoriteiden ja pikateiden rakentamisesta, suunnittelusta ja käytöstä, ylläpidosta ja rahoituksesta, ja näihin kuuluu myös A 13 (Brennerin moottoritie). Lisäksi sille annettiin kyseisellä sopimuksella oikeus periä omissa nimissään ja omaan lukuunsa tie- ja käyttömaksut kulujaan kattamiseksi.

10. Oberster Gerichtshof, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu kanteella, epäilee direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdan välitöntä sovellettavuutta. Toiseksi Oberster Gerichtshof — toisin kuin alemmat tuomioistuimet — epäilee myös direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan säännöksissä vahvistetun syrjintäkiellon välitöntä vaikutusta. Sen mielestä pitää selvittää myös kumotun direktiivin 93/89/ETY ja sen vaikutusten

ja toisaalta sen 17.6.1999 korvanneen mutta vasta 1.7.2000 mennessä täytäntöön-pantavaksi säädetyn direktiivin 1999/62/EY välinen yhteys.

11. Tästä syystä Oberster Gerichtshof on esittänyt seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- 1) Onko myös vastaaja Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen ”funktionaalista valtiokäsitettä” koskevan oikeuskäytännön takia tienkäyttäjien kanssa sopimuksia tehdessään velvollinen noudattamaan tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY ja verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY välittömästi sovellettavia (”self-executing”) säännöksiä sillä seurauksella, että vastaaja ei saa vaatia maksettavaksi korkeampaa tiemaksua kuin näiden säännösten mukaan on mahdollista?

2) Jos kysymykseen 1 vastataan myöntävästi:

tienkäyttäjiin verrattuina, jotka käyttävät pelkästään tämän moottoritien osittaisia tieosuuksia?

Ovatko direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b ja h alakohta ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 ja 9 kohta yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettuja välittömästi sovellettavia säännöksiä siten, että jos näitä direktiivejä ei ole saatettu osaksi Itävallan oikeusjärjestystä tai ne on pantu puutteellisesti täytäntöön, niihin voidaan vedota sen selvittämiseksi, mikä on yli kolmeakselisilta tavaraliikenteeseen käytettäviltä ajoneuvoilta Itävallan koko Brennerin moottoritien tieosuuden osalta perittävä direktiivin mukainen tiemaksu?

4) Jos kysymyksiin 1 ja 2 vastataan myöntävästi:

a) Onko Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-21/94, parlamentti v. neuvosto, 5.7.1995 antamaa tuomiota, jossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että siinä kumotun 25.10.1993 annetun direktiivin 93/89/ETY vaikutukset pidetään voimassa siihen asti, kunnes neuvosto on antanut uuden direktiivin, tulkittava siten, että vaikutukset pysyvät voimassa niin kauan kunnes jäsenvaltiot ovat saattaneet uuden direktiivin säännökset osaksi kansallista oikeusjärjestystä vai niin kauan kunnes täytäntöönpanolle asetettu määräaika on päättynyt?

3) Jos kysymykseen 2 vastataan myöntävästi:

a) Millä tavalla ja minkä muuttujien mukaan on kussakin tapauksessa laskettava, mikä on sallittu tiemaksu koko tieosuuden pituuden yksittäisen ajomatkan osalta?

b) Voivatko myös itävaltalaiset kuljetusalan yritykset vedota siihen, että niitä syrjitään koko tieosuuden (ylisuuren) tariffin takia sellaisiin

b) Jos kysymykseen 4 a) vastataan kieltävästi: Ovatko jäsenvaltiot 17.6.1999 ja 1.7.2000 välisenä aikana velvollisia ottamaan uuden direktiivin huomioon esimerkiksi pakottavasti huomioon otettavien esivaikutusten vuoksi?

IV Osapuolten lausumat ja oikeudellinen arviointi

kemmin yksinomaan Rieserin esiin tuomaa oletusta kyseisten määräysten rikkomisesta.

A Alustava huomautus Rieserin väitteeseen, jonka mukaan EY 82 artiklaa olisi rikottu, kun kyseistä määräystä luetaan yhdessä EY 86 artiklan kanssa

B Ensimmäinen kysymys

12. Rieser on esittänyt suullisessa käsittelyssä, että ASFINAG on käyttänyt määräävää asemaansa väärin periessään ylisuuria tiemaksuja ja näin ollen rikkonut EY 82 artiklaa, kun kyseistä määräystä luetaan yhdessä EY 86 artiklan kanssa.

15. Kansallinen tuomioistuin tiedustele ensimmäisellä kysymyksellään, voiko Rieser vedota ASFINAGin kaltaista laitosta vastaan välittömästi molempien direktiivien mainittuihin säännöksiin, vaikka ASFINAG on yksityisoikeudellinen oikeushenkilö, joka tosin on valtion määräysvallassa.

13. Tähän on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asian voi saattaa yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi vain kansallinen tuomioistuin eivätkä pääasian asianosaiset. Koska oikeus yhteisöjen tuomioistuimelle esitettävien kysymysten määrittämiseen kuuluu vain kansalliselle tuomioistuimelle, asianosaiset eivät voi muuttaa niiden sisältöä.⁷

1. Osapuolten lausumat

14. Koska kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt kysymyksiä EY 82 ja EY 86 artiklan tulkinnasta, ei ole tarpeen tutkia tar-

16. Rieser katsoo, että ASFINAG täyttää funktionaalisen valtiokäsitteen edellytykset, koska se on olennaisilta osin ainoan osakkaansa Itävallan tasavallan määräysvallassa ja sille on siirretty valtion aikaisemmin hoitama tehtävä.

⁷ — Asia 44/65, Singer, tuomio 9.12.1965 (Kok. 1965, s. 1267, 1275); asia C-412/96, Kainuun Liikenne Oy ym., tuomio 17.9.1998 (Kok. 1998, s. I-5141, 23 kohta) ja asia C-402/98, ATB ym., tuomio 6.7.2000 (Kok. 2000, s. I-5501, 29 kohta).

17. ASFINAG sitä vastoin katsoo, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan sillä ei ole velvollisuutta

noudattaa sopimuksia tehdessään välittömästi sovellettavia direktiivien säännöksiä, koska se perii tiemaksun Brennerin moottoriteltä omaan lukuunsa yksityisoikeudellisenä osakeyhtiönä, se on erillinen oikeushenkilö, se ei hoida mitään julkisen vallan tehtäviä eivätkä sen elimet ole sidottuja Itävallan tasavallan elinten antamiin ohjeisiin.

kin perittävän tiemaksun suuruutta omasta aloitteestaan. Siitä säädetään laissa siten, että vastikkeen suuruuden vahvistaa liittovaltion talousministeri yhdessä liittovaltion raha-asioista vastaavan ministerin kanssa ajoneuvolajin mukaan. Näin ollen ASFINAG kuuluu oikeudellisesta muodostaan riippumatta oikeussubjekteihin, joita vastaan voidaan vedota direktiivin välittömästi sovellettaviin säännöksiin.

18. Komission käsityksen mukaan ASFINAG on funktionaalisesti luettava kuuluvaksi Itävallan valtioon, joten sitä on pidettävä direktiivin 93/89/ETY ja direktiivin 1999/62/EY adressaattina. ASFINAG on tosin yksityisoikeudellinen osakeyhtiö, joka on Itävallan tasavallan kanssa siinä mielessä ainoastaan sopimussuhteessa, että sen johdon ei tarvitse ottaa ohjeita vastaan ja että se perii tiemaksut omista nimissään ja omaan lukuunsa eikä suorita niitä Itävallan tasavallalle. ASFINAGilla on niin ikään asianomaisten direktiivien säännösten perusteella passiivinen asiavaltuus. Itävallan tasavalta on vastaajan ainoa osakas, ja sillä on ASFINAGin kanssa tehdyn käyttö- ja nautintasopimuksen perusteella oikeus valvoa ASFINAGin ja sen tytäryhtiöiden kaikkia toimenpiteitä ja vaatia milloin tahansa tietoja niiden toiminnasta. Sillä on oikeus asettaa niille tavoitteita. ASFINAG on velvollinen laatimaan vuosittain kunnostussuunnitelmat ja esittämään liittovaltiolle vastaavat kustannuslaskelmat. Sen lisäksi sen on esitettävä vuosittain ajoissa liittovaltion talousarvion laatimista varten tarvittavat suunnittelulaskelmat sekä kustannusarviot liittovaltion moottori- ja pikateiden suunnittelun, rakentamisen, ylläpitämisen ja hallinnoinnin osalta. ASFINAGilla ei ole myöskään oikeutta vahvistaa kulloin-

2. Oikeudellinen arviointi

19. Ensimmäisen ennakkoratkaisukysymyksen osalta on aluksi huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 234 artiklassa määrätyn tehtävien jaon perusteella kansallisen tuomioistuimen asiana on soveltaa yhteisön oikeussääntöjä yksittäiseen, sen käsiteltävänä olevaan tapaukseen.⁸ Tästä syystä yhteisöjen tuomioistuin ei voi tutkia, onko — kuten kysymyksenasettelussa on muotoiltu — ”vastaaja” eli ASFINAG niin sanotun funktionaalista valtiokäsitettä koskevan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan velvollinen noudattamaan välittömästi sovellettavia direktiivin säännöksiä.

8 — Asia C-320/88, Shipping and Forwarding Enterprise Safe, tuomio 8.2.1990 (Kok. 1990, s. I-285, Kok. Ep. X, s. 311, 11 kohta) ja asia C-40/01, Ansul, tuomio 11.3.2003 (Kok. 2003, s. I-2439, 45 kohta).

20. Yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä on kuitenkin tulkita yhteisön toimielinten toimenpiteitä ja tutkia, mitä vaikutuksia niillä on, ja erityisesti myös sitä, voidaanko näihin toimenpiteisiin vedota tiettyjä luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä taikka henkilöryhmiä vastaan; kansallisen tuomioistuimen on sitä vastoin päätettävä, kuuluuko jokin niiden käsiteltäväksi saatetun riita-asian asianosaisista tällä tavoin määritelyihin ryhmiin.⁹

21. Näin ollen on tutkittava, voidaanko ASFINAGin kaltaisia laitoksia — siitä huolimatta, että ne ovat yksityisoikeudellisia oikeushenkilöitä — pitää funktionaalisesti valtion viranomaisina, joita vastaan voidaan välittömästi vedota kyseisten direktiivien säännöksiin.

22. Yhteisöjen tuomioistuimen omaksunnan laajan valtiokäsityksen mukaan direktiivin välittömään vaikutukseen voidaan vedota kaikkia julkisen hallinnon edustajia, kunnat mukaan lukien, ja muita alueellisia yhteisöjä vastaan.¹⁰ Laaja valtiokäsitys edellyttää lisäksi, että valtio voi olla välittömästi vaikuttavan direktiivin säännöksen adressaattina myös silloin, kun se ei toimi julkisen vallan käyttäjänä vaan muussa

muodossa, kuten julkisen yrityksen omistajana tai enemmistöosakkaana taikka ainoana osakkaana yksityisessä yrityksessä.

23. Tämän funktionaalisen valtiokäsitteen laajentamisen lähtökohtana on yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että direktiivillä ei sellaisenaan voida luoda velvoitteita yksityiselle oikeussubjektille ja siihen ei näin ollen sellaisenaan voida vedota tällaista henkilöä vastaan.¹¹ Kansallisen tuomioistuimen on kansallista lainsäädäntöä soveltaessaan, riippumatta siitä, onko kyse direktiiviä edeltävistä vai sen jälkeen annetuista säännöksistä, tutkittava kuitenkin kansallista lainsäädäntöä mahdollisimman pitkälle direktiivin sanamuodon ja tarkoituksen mukaisesti, jotta direktiivissä tarkoitettu tulos saavutettaisiin ja EY:n perustamissopimuksen 189 artiklan kolmatta kohtaa (josta on tullut EY 249 artiklan kolmas kohta) näin noudatettaisiin.¹²

24. Jos yksityiset voivat tällä perusteella vedota direktiiviin valtiota vastaan, he voivat tehdä näin riippumatta siitä, missä ominaisuudessa valtio toimii, eli toimiiko se työnantajana vai julkisen vallan käyttäjänä. Kummassakin tapauksessa on estettävä se mahdollisuus, että valtio saisi etua siitä, ettei se noudata yhteisön oikeutta.¹³

9 — Vrt. asia C-188/89, Foster ym., tuomio 12.7.1990 (Kok. 1990, s. I-3313, Kok. Ep. X, s. 499, 15 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

10 — Asia 103/88, Fratelli Costanzo, tuomio 22.6.1989 (Kok. 1989, s. I-1839, Kok. Ep. X, s. 95, 31 kohta).

11 — Ks. mm. asia C-91/92, Faccini Dori, tuomio 14.7.1994 (Kok. 1994, s. I-3325, Kok. Ep. XVI, s. I-1, 20 kohta) ja asia C-192/94, El Corte Inglés, tuomio 7.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1281, 15 kohta).

12 — Ks. edellä alaviiteessä 11 mainitussa asiassa Faccini Dori annettun tuomion 26 kohta ja asia C-63/97, BMW, tuomio 23.2.1999 (Kok. 1999, s. I-905, 22 kohta).

13 — Asia 152/84, Marshall, tuomio 26.2.1986 (Kok. 1986, s. 723, Kok. Ep. VIII, s. 457, 49 kohta).

25. Yhteisöjen tuomioistuin on vastaavasti katsonut, että laitos tai valtionyritys, joka oikeudellisesta muodostaan riippumatta on valtion toimenpiteen nojalla ja valtion valvonnan alaisuudessa velvollinen tarjoamaan yleisen edun mukaisia palveluja ja jolla tästä syystä on erityisiä toimivaltuuksia, jotka poikkeavat niistä oikeuksista, jotka johtuvat yksityisten oikeussubjektien välisiin suhteisiin sovellettavista oikeussäännöistä, kuuluu joka tapauksessa sellaisten kokonaisuuksien joukkoon, joita vastaan voidaan vedota sellaisiin direktiivin säännöksiin, joilla voi olla välittömiä oikeusvaikutuksia.¹⁴

26. Ongelmaksi saattaisi muodostua se, voiko direktiivillä olla tällaisia (vertikaalisia) suoria vaikutuksia myös valtion perustamaan tai ainoana osakkaana hallinnoimaan yksityisoikeudelliseen oikeushenkilöön nähden, kun tälle — ilman kattavaa valtion valvontaa — siirretään omalla vastuulla ja omaan lukuun hoidettavaksi tehtäviä, jotka valtio aikaisemmin hoiti itse julkisina tehtävinä.

27. Tämän arvioimista varten muistutan asiassa Collino ym. antamastani ratkaisuehdotuksesta, jonka mukaan jäsenvaltioihin kohdistuvien välittömien oikeusvaikutusten muodossa määrätty seuraamus vaikuttaa tehokkaasti vain silloin, kun sitä

sovelletaan valtioon järjestelmällisesti ja riippumatta siitä, missä konkreettisessa oikeudellisessa muodossa valtio toimii. Aina kun valtio on välillisesti tai välittömästi laitoksen tai yrityksen takana ja valvoo sitä, kyse ei enää ole yksityishenkilöstä.¹⁵

28. Tässä valossa jäljempänä on arvioitava toisaalta valtion välittömiä ohjaus-, valvonta- ja tarkastustoimivaltuuksia yksityisoikeudelliseen yritykseen nähden ja toisaalta välillisiä vaikutusmahdollisuuksia, jotka perustuvat yrityksen rakenteelliseen yhteyteen taloudellisesti sen taustalla olevan julkisoikeudellisen yhteisön kanssa.

29. Valtion välittömien ohjausta, valvontaa ja tarkastamista koskevien toimivaltuuksien osalta kysymys ei esitettyjen periaatteiden mukaisesti välttämättä ole siitä, kuuluuko yritys tai muu yksityinen laitos muodollisesti valtion kattavan määräysvalan piiriin. Myös laissa säädetyt tehtävät tai sopimuksella myönnetty valtiolle kuuluvat erilliset yksittäiset valtiolliset toimivaltuudet saattavat rajoittaa yrityksen oikeudellista toiminta-alaa niin, että se vastaa kattavan määräysvalan vaikutuksia. Kun valtiolla on esimerkiksi oikeus valvoa tiiviisti yrityksen ja sen tytäryhtiöiden kaikkia toimenpiteitä ja suunnitelmia, asettaa tavoitteita ja vaatii milloin tahansa tietoja

14 — Edellä alaviitteessä 9 mainitussa asiassa Foster ym. annettua tuomion 17 kohta.

15 — Asia C-343/98, Collino ja Chiappero, ratkaisuehdotus 18.1.2000 (Kok. 2000, s. I-6659, s. I-6661, 23 kohta). Ks. myös kyseisessä asiassa 14.9.2000 annettu tuomio (Kok. 2000, s. I-6659).

sen ja sen tytäryhtiöiden toiminnasta, yrityksen oikeudellista toiminta-alaa rajoitetaan jo etukäteen. Tätä vaikutusta voimistaa vielä se, että yritys on sille siirretyllä liiketoiminnan alalla ehdottoman sidottu laintasoisesti säädettyihin ja yhtiösopimuksen kohteeksi otettuihin valtiollisiin säännöksiin ja sen täytyy noudattaa laissa säädettyjä reunaedellytyksiä, jotka esimerkiksi — kuten ASFINAGin tapauksessa — käsittävät myös sen perimien tie- ja käyttömaksujen suuruuden vahvistamisen, ja yrityksen on omalta osaltaan tyydyttävä esittämään ehdotuksia muista niihin liittyvistä seikoista.

30. Välillisten vaikutusmahdollisuuksien osalta pitäisi kiinnittää huomio siihen, onko valtiolla, jota on taloudellisesti yrityksen taustalla, mahdollisuus ohjata yhtiön sisällä virallisesti ulospäin näkyvää yrityksen liikkumavaraa mielensä mukaan, kuten ilmeisesti esimerkiksi siinä tilanteessa, jossa se on ainoana osakkaana.

31. Välittömien ja välillisten valvonta- ja vaikutusmahdollisuuksien kokonaisuus, sellaisena kuin se saattaa toteutua ASFINAGin kaltaisessa yrityksessä, on hyväksyttävä peruste pitää sitä asiallisesti valtion kuuluvana.

32. Lisäksi myös direktiivin suojelutarkoituksella puhuu sen puolesta, että nyt käsiteltävän kaltaisessa tapauksessa oikeudelliselta muodoltaan yksityistä yritystä on pidettävä siihen välittömästi vaikuttavien säännösten adressaattina. On näet estettävä paitsi se, että valtio hyötyy yhteisön oikeuden noudattamatta jättämisestä,¹⁶ myös se, että se voi välttää yhteisön oikeuden vaikutukset siirtämällä julkisten palvelujen hoitamisen yksityisoikeudellisille yhtiöille.

33. Nyt käsiteltävässä asiassa riidanalaisilla direktiiveillä pyritään yhdenmukaistamaan maksujen periminen tiettyjen infrastruktuurien käyttämisestä jäsenvaltioissa. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaarantuisi, mikäli jäsenvaltio kykenisi välttämään direktiivien vaikutukset organisoimalla yksityisoikeudellisesti kyseiset tehtävät, jotka ovat perinteisesti kuuluneet julkishallinnon alaan. Tästä syystä myöskään yksityinen yritys, jolle on — valtion järjestelyillä tai sopimuksen muodossa tehdyllä oikeustoimella — siirretty näiden tehtävien hoitaminen ja joka täyttää yhteisön tuomioistuimen kehittämät laajan valtiokäsitteen edellytykset, ei voi jäädä näiden direktiivien välittömien vaikutusten ulkopuolelle.

¹⁶ — Ks. tästä alaviitteissä 13 ja 14 mainitut tuomiot.

34. Mainittakoon lopuksi, että ASFINGia on pidettävä julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/37/ETY¹⁷ 1 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna hankintaviranomaisena.¹⁸ Hankintaviranomaisiin kuuluu kyseisen säännöksen mukaan valtion lisäksi myös julkisoikeudellinen laitos,

— joka on nimenomaisesti perustettu tyydyttämään yleisen edun mukaisia muita kuin teollisia tai kaupallisia tarpeita,

ja

— joka on oikeushenkilö

ja

— jonka rahoituksesta suurin osa on peräisin valtiolta, alueellisilta tai paikallisilta viranomaisilta taikka muilta julkisoikeudellisilta laitoksilta tai jonka johto on näiden laitosten valvonnan alainen taikka jonka hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenistä valtio, alueellinen tai paikallinen viran-

omainen taikka muu julkisoikeudellinen laitos nimittää enemmän kuin puolet”.

35. Hankintaviranomaisen käsitteellä ei tarvitse välttämättä olla samaa merkitystä kuin funktionaalisella valtiokäsitteellä, jota vastaan yksityiset voivat vedota direktiivin välittömään vaikutukseen. Koska molemmissa tapauksissa on kuitenkin estettävä se, että valtio välttää sille asetetut velvoitteet siirtämällä tehtävänsä muodollisesti riippumattomalle laitokselle, ennakkoratkaisukysymykseen annettavan vastauksen kannalta sitä, että ASFINAG täyttää hankintaviranomaisena pitämislle asetetut edellytykset, voidaan pitää indisiona.

36. Tästä syystä ehdotan, että ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastattaisiin siten, että myös yksityisoikeudellinen oikeushenkilö on tienkäyttäjien kanssa sopimuksia tehdessään velvollinen noudattamaan tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY ja verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY välittömästi sovellettavia säännöksiä, kun valtio on siirtänyt tälle oikeushenkilölle tehtäväksi peria tiemaksun tiettyjen julkisten teiden käytöstä ja kyseisen oikeushenkilön on välittömästi tai välillisesti sen määräysvallassa.

17 — EYVL L 199, s. 54.

18 — Vrt. asia C-410/01, Fritsch, Chiari & Partner, tuomio 19.6.2003 (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa) ja asiassa C-421/01, Traunfellner, 10.4.2003 esittämäni ratkaisuehdotus (tuomio 16.10.2003, Kok. 2003, s. I-11941, s. I-11944).

C Toinen ja kolmas kysymys

37. Toinen ja kolmas ennakkoratkaisukysymys koskevat samaa ongelma-aluetta eli jäsenvaltioiden tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perimistä tie- ja käyttömaksuista annetuissa direktiiveissä 93/89/ETY ja 1999/62/EY mainittujen säännösten välittömiä vaikutuksia. Molemmat kysymykset on näin ollen asianmukaista tutkia yhdessä.

1. Osapuolten lausumat

38. Rieser katsoo, että direktiivin säännökset täyttävät tarvittavat edellytykset, jotta sitä voidaan pitää välittömästi sovellettavana ja sillä annetaan yksityiselle oikeus liikaa maksettujen määrien palautukseen. Koko tieosuudelta perittävä tiemaksu on keskimäärin 3,41 euroa kilometriltä. Vastaavien osittaisten tieosuuksien käyttäminen maksaa sitä vastoin vain noin 1,25 euroa kilometriltä. Näin ollen palautettavat määrät voidaan määrittää tarkasti. Vaikka Rieser onkin itävaltalainen yritys, myös se voi vedota direktiiveihin, koska niissä kielletään erilainen kohtelu lähtöpai-
kan ja määränpään perusteella.

39. ASFINAG sitä vastoin katsoo, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b ja h alakohta ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 ja 9 kohta eivät täytä välittömän sovellettavuuden edellytyksiä.

40. Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan säännöksillä ei voi olla välittömiä vaikutuksia, koska niiden sisältö ei ole riittävän täsmällinen. Niistä ei ilmene, miten eli mihin osittaisiin tieosuuksiin verrattuna mahdollista koko tieosuuden käyttäjien heikompa kohtelua olisi arvioitava. Myös epäselvyydet, joita sisältyy yhteisöjen tuomioistuimen asiassa komissio vastaan Itävalta antamaan tuomioon¹⁹ vertailtavaksi valittujen osittaisten tieosuuksien osalta, osoittavat, että kuljetuksen lähtöpaikkaan ja määränpäähän perustuvaa erilaista kohtelua koskeva kielto ei ole riittävän täsmällinen ja että sillä ei anneta mitään ”vähimmäistakeita”. Mikäli kansallisten tuomioistuinten pitäisi panna direktiivi 93/89/ETY täytäntöön, niiden pitäisi vahvistaessaan perusteet, joiden mukaan vertailtavat tieosuudet valitaan ja tiemaksujen oikea suuruus vahvistetaan, käyttää sellaista harkintavaltaa, joka kuuluu yksinomaan lainsäätäjälle.

41. Vaikka katsottaisiin, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohta ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohta ovat

19 — Mainittu alaviitteessä 5.

riittävän täsmällisiä, itävaltalainen kuljetusalan yritys ei missään tapauksessa voisi vedota niihin, koska sitä ei syrjitä kansallisuuden perusteella eikä tiemaksudirektiiveillä pidä säännellä kuljetusalan yritysten välistä kilpailua yhden jäsenvaltion sisällä.

42. Myöskään direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan säännöksellä ei ole välittömiä vaikutuksia. Siinä säädetään ainoastaan, että tiemaksujen on perustuttava kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskuluihin, mutta siihen ei sisälly tarkempia säännöksiä näiden kulujen laskemisesta eikä niiden jakamisesta yksittäisille ajoneuvoluokille, tieosuuksille ja ajanjaksoille. Tällaisen pelkän epämääräisen tavoitteen vahvistavan sääntelyn perusteella on mahdotonta määrittää luotettavalla tavalla tiemaksun suuruutta numeraalisesti edes likimääräisenä. Myöskään yhteisöjen tuomioistuin ei ole asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa täsmentänyt millään tavoin infrastruktuuriverkosta aiheutuvien kulujen laskentatapaa. On myös varmasti olemassa useita direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan kanssa yhteensopivia laskentatapoja. Koska liikkumavara on tässä tapauksessa suuri, direktiivi 93/89/ETY ei voi kuitenkaan olla välittömästi sovellettavissa.

43. Edellä esitetty pätee johdonmukaisesti myös direktiiviin 1999/62/EY, koska sen sovellettaviin säännöksiin (erityisesti 7 artiklan 9 kohtaan) ei ole tehty mitään oleellisia muutoksia, eivätkä ne varsinkaan ole täsmällisempiä vaan pikemminkin epätäsmäl-

lisempiä kuin direktiivin 93/89/ETY säännökset. Direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdassa puhutaan nyt ”keskimääräisistä tietulleistä” eikä pelkästään ”tiemaksuista”, direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 10 kohdassa säädetään tietullien määrän muuttamisesta ajoneuvojen päästöluokituksen ja vuorokaudenajan mukaan ja direktiivin 1999/62/EY 9 artiklan 2 kohdassa säädetään (määrittelemättömän) prosenttiosuuden osoittamisesta ympäristön suojeluun ja liikenneverkkojen tasapainoiseen kehittämiseen. Sallitun tiemaksun suuruuden laskeminen tiettyjen ajoneuvojen osalta on siten vieläkin vaikeampaa.

44. Myöskään direktiivin 93/89/ETY suojelutarkoitus ei ole sellainen, että sillä annettaisiin erillisiä oikeuksia. Sen tarkoitusta eli kilpailunvääristymien poistamista ei vaaranneta sillä, että koko tieosuudelta ja osittaisilta tieosuuksilta perittävät tariffit ovat erilaisia. Direktiivistä 93/89/ETY itses- tään sen enempää kuin sen perustana olevista EY:n perustamissopimuksen määräyksistä ei ilmene sellaista sääntelytavoitetta, joka olisi hyväksyttävä peruste kumota sen Brennerin moottoritien käyttäjien kanssa tekemät tiemaksusopimukset.

45. ASFINAG katsoo kysymyksen 3 b osalta, että itävaltalainen kuljetusalan yritys ei missään tapauksessa voi vedota direktiivien säännösten mahdollisiin välittömiin vaikutuksiin, koska sitä ei syrjitä kansallisuutensa perusteella ja koska tiemaksudirektiiveillä ei ole tarkoitus säännellä kuljetusalan yritysten välistä kilpailua yhden jäsenvaltion sisällä.

46. Myös Itävallan hallitus katsoo, ettei riidanalaisilla direktiivien säännöksillä voi olla välittömiä vaikutuksia, ja perustelee sitä — ASFINAGin tavoin — sillä, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdassa ei ole määritelty kolmea siinä mainittua kulumuuttujaa — rakentaminen, käyttö ja kehittäminen — eikä käsitettä ”kyseinen infrastruktuuriverkko”. On siis täysin epäselvää, mitkä kulut on tosiasiallisesti luettava näiden täsmentämätömiä käsitteiden piiriin ja millä tavoin tämä näin ollen voisi vaikuttaa vastaavaan kululaskelmaan. Jäsenvaltioiden muutenkin jo laajaa harkintavaltaa ei rajoiteta myöskään sillä, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan mukaisesti yksittäisten moottoritien käyttäjien osalta laskettavan tiemaksun on ainoastaan ”perustuttava” näihin kulumuuttujiin eikä sen tarvitse vastata sitä tarkalleen. Myöskään kulujen jakamisesta yksittäisille käyttäjäryhmille ei ole säännöksiä. Direktiivin 7 artiklan h alakohdaankaan ei sisälly mitään tietoja laskentatavasta, jota pitäisi soveltaa ja joka johtaisi direktiivin 93/89/ETY mukaiseen yksittäisiltä tienkäyttäjiltä perittävään tiemaksuun.

47. Nämä epäselvyydet ovat jääneet myös direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohtaan, koska se on sanamuodoltaan suurimaksi osaksi sama. Uuteen direktiiviin on jopa lisätty uusia osatekijöitä, jotka tekevät tiemaksun suuruuden välittömän määrittämisen yksittäisten tienkäyttäjien osalta mahdottomaksi. Direktiivissä sallitaan tiemaksun suuruuden määrittäminen tietyllä vaihteluvälillä erilaiseksi ajoneuvojen päästoluokituksen tai vuorokaudenajan

mukaan (vrt. direktiivin 7 artiklan 10 kohdan a ja b alakohda). Tällaiset maksujen muuttamiset ajoneuvon päästoluokituksen tai vuorokaudenajan mukaan on direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 10 kohdan viimeisen virkkeen säännöksen sanamuodon perusteella suhteutettava asetettuun tavoitteeseen. Direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdassa ei ole kuitenkaan millään tavoin määritelty muutosmahdollisuuksia tai annettu niistä tarkempia tietoja.

48. Koska ei ole olemassa direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdan säännösten perusteella saatua laskennallista lopputulosta, ei vastaavasti laskettua tiemaksun määrää voida arvioida myöskään yhteisön oikeuteen sisältyvään syrjintäkieltoon nähden. Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan välitön sovellettavuus on hylättävä jo sen vuoksi, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohda ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohta ovat epätasällisia.

49. Välittömiä vaikutuksia vastaan puhuu myös se, että jäsenvaltioille on annettu huomattavaa harkintavaltaa sellaisen tiemaksun vahvistamisessa, joka ei ole syrjivä, esimerkiksi sen suhteen, mitä osittaisia tulosuoksia on otettava huomioon.

50. Itävallan tasavalta esittää toissijaisesti kysymyksen 3 a osalta, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdassa mainitaan ainoastaan kolme tarkemmin määrittelemätöntä muuttujaa eli kyseisen infrastruktuuriverkon rakentamis-, käyttö- ja kehittämiskulut, jotka voidaan ottaa huomioon tiemaksun suuruuden perusteina. Säännökset siitä, millä tavoin nämä kulut lasketaan ja mitä kustannustekijöitä nämä kolme edellä mainittua muuttujaa tosiasiallisesti sisältävät, kuitenkin puuttuvat. Yhteisöjen tuomioistuin itsekin ei ole asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa antanut ratkaisua infrastruktuurista aiheutuvista kuluista tehtävään laskelmaan perustuvasta perustamis- sopimuksen mukaisesta Brennerin moottoritien tiemaksun suuruudesta.

51. Itävallan tasavalta katsoo kysymyksen 3 b osalta ASFINAGin tavoin, että direktiiveillä 93/89/ETY ja 1999/62/EY pyritään niiden johdanto-osan perustelukappaleiden mukaan sääntelemään kilpailua eri jäsenvaltioiden kuljetusalan yritysten välillä, ilman että tässä yhteydessä haluttaisiin säätää yksittäisten tienkäyttäjien subjektiivisesta oikeudesta käyttää tiettyjä tieosuuksia tiettyyn hintaan. Itävaltalainen kuljetusalan yritys ei ainakaan voi vedota kansallisuuteen perustuvaa syrjintää koskeviin direktiivien 93/89/ETY ja 1999/62/EY säännöksiin, koska asianomaisen primäärioikeuden valtuutusnormin sääntelyn tarkoituksena ei ole saman jäsenvaltion kuljetusalan yritysten välisen kilpailun säänteleminen.

52. Komissio sitä vastoin katsoo, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdassa ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdassa vahvistetun syrjintäkiellon välitön sovellettavuus ei edellytä minkään ehtojen täyttymistä. Yhteisöjen tuomioistuin on pitänyt asiassa HI antamassaan tuomiossa syrjintäkieltoa jo ehdottomana ja riittävän täsmällisenä.²⁰

53. Riidanalaisten säännösten tavoitteena on suojella Brennerin moottoritieillä kulkevaa kauttakulkuliikennettä siltä, että siitä jouduttaisiin maksamaan liian suuri tiemaksu osittaisten tieosuuksien käyttäjiin verrattuna. Kauttakulkuliikenne ei luonnollisesti kuitenkaan tarkoita puhtaasti valtionsisäistä tilannetta. Lisäksi sekä direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan että myös direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan sanamuodosta ilmenee, että kaikkea kauttakulkuliikennettä on suojeltava erilaiselta kohtelulta kuljetusalan yrityksen kansallisuudesta riippumatta. Tämä vastaa myös yhteisöjen tuomioistuimen asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa esittämää loppupäätelmää.²¹ Mikäli Rieser käyttää kauttakulkuliikenteessä koko Brennerin moottoritien tieosuutta, se voi samalla tavoin kuin mikä tahansa muu ulkomainen tai itävaltalainen kuljetusalan yritys vedota direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohtaan tai direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohtaan.

20 — Asia C-258/97, HI, tuomio 4.3.1999 (Kok. 1999, s. I-1405, 33–36 kohta).

21 — Mainittu alaviitteessä 5, tuomion 16 kohta.

54. Sitä vastoin komission mukaan on katsottava, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdalla ja direktiivin 1999/62/ETY 7 artiklan 9 kohdalla ei ole välittömiä vaikutuksia. Jäsenvaltioille on tosin annettu niihin sisältyvällä kuluperusteisuutta koskevalla kehotuksella tietyt suuntaviivat tiemaksujen laskemiseksi, mutta niillä on tätä säännöstä noudattaessaan kuitenkin niin laaja harkintavalta, että välittömän sovellettavuuden edellyttämä konkreettisen laskentatavan ehdottomuus ja riittävä täsmällisyys puuttuvat. Tästä syystä on vastattava myös kysymykseen 3 a.

2. Oikeudellinen arviointi

a) Alustava huomautus direktiivin soveltamisalaan kuuluvista ajoneuvoista

55. Kansallinen tuomioistuin käsittelee toisessa ennakkoratkaisukysymyksessä yli kolmeakselisia ajoneuvoja. Direktiivin 93/89/ETY 2 artiklan neljännen luetelmakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 2 artiklan d alakohdan mukaan direktiivissä ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, jonka suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia; akseleiden lukumäärällä ei sen mukaan ole merkitystä. Vaikka molemmat ominaisuudet yleensä toteutuvat samoissa ajoneuvoissa, seuraava tulkinta koskee ainoastaan direktiivissä määriteltyjä ajoneuvoja. On kansallisen tuomioistuimen tehtävänä todeta, kuuluvatko Rieserin tarkoittamat ajoneuvot tämän määritelmän piiriin.

b) Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan mukainen syrjintäkielto

i) Välitön sovellettavuus

56. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on todettu, että aina kun direktiivin säännökset ovat sisällöltään ehdottomia ja riittävän täsmällisiä, yksityiset oikeussubjektit voivat kansallisissa tuomioistuimissa vedota niihin valtiota vastaan, jos valtio ei ole saattanut direktiiviä osaksi kansallista oikeusjärjestystä määräajassa tai jos direktiivi on saatettu osaksi kansallista oikeusjärjestystä virheellisesti.²²

57. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa,²³ että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b ja h alakohtaan perustuvat velvoitteet on pantu riittämättömällä tavalla täytäntöön.

58. Direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 ja 9 kohdan säännösten täytäntöönpanosta ei

22 — Vrt. mm. asia 8/81, Becker, tuomio 19.1.1982 (Kok. 1982, s. 53, Kok. Ep. VI, s. 295, 25 kohta); edellä alaviitteessä 10 mainitussa asiassa Fratelli Costanzo annetun tuomion 29 kohta sekä asia C-319/97, Kortas, tuomio 1.6.1999 (Kok. 1999, s. I-3143, 21 kohta); asia C-62/00, Marks & Spencer, tuomio 11.7.2002 (Kok. 2002, s. I-6325, 25 kohta) ja asia C-276/01, Steffensen, tuomio 10.4.2003 (Kok. 2003, s. I-3735, 38 kohta).

23 — Mainittu edellä alaviitteessä 5; ks. tästä edellä 6 kohta.

ole annettu tällaista tuomioistuimen ratkaisua. Koska ne kuitenkin ovat olennaisilta osin sisällöltään samat kuin edellisen direktiivin 93/89/ETY edellä mainitut säännökset, sama koskenee myös niitä ainakin nyt käsiteltävän asian kannalta merkityksellisen, 1.7.2000²⁴ päättyneen ajanjakson osalta, mihin mennessä ne oli pantava täytäntöön.

59. On tutkittava, täyttyvätkö myös muut edellytykset sille, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohtaan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohtaan sisältyvää kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvaa välitöntä tai välillistä erilaista kohtelua koskevaa kieltoa voidaan välittömästi soveltaa. Kansallisuuteen perustuvaa syrjintää koskeva kielto, josta niin ikään säädetään kyseisissä säännöksissä, ei koske nyt käsiteltävää asiaa. Yhteisöjen tuomioistuin on tosin asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa²⁵ todennut, että maksujen määrittämiseen liittyy direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan vastaista kansallisuuteen perustuvaa erilaista kohtelua. Rieser ei itävaltalaisena yrityksenä kuitenkaan kuulu heikommin kohdeltuun ryhmään. Seuraavassa selvityksessä keskitytään tästä syystä siihen, voiko Rieser vedota välittömästi lähtöpaikkaan ja määränpäähän

perustuvaa syrjintää koskevaan kieltoon. Tämän edellytyksenä on, että kyseinen säännös on ehdoton ja riittävän täsmällinen.

60. Tältä osin on todettava, että yhteisöjen tuomioistuin on yhteisön oikeuden eri aloilla katsonut direktiiveihin sisältyvien syrjintäkieltojen olevan välittömästi sovellettavia. Vakiintuneessa oikeuskäytännössä se on todennut, että sukupuoleen perustuvaa syrjintää koskeva kielto on työhön pääsyn ja työolojen osalta ehdoton ja riittävän täsmällinen, joten yksityiset voivat vedota siihen kansallisissa tuomioistuimissa kaikkien kiellon kanssa yhteensopimattomien kansallisten säännösten soveltamisen estämiseksi.²⁶

61. Julkisten palveluhankintojen osalta yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että palveluntarjoaja voi vedota direktiivin säännöksiin sisältyvään yleiseen syrjintäkieltoon, kunhan yksittäisten säännösten

24 — ASFINAG on tosin vedonnut siihen, että asiaa koskevia kansallisia tiemaksusäännöksiä on muutettu siten, että niihin ei enää sisälly minkäänlaista kansallisuuteen tai kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvaa erilaista kohtelua, minkä komissiokin on vahvistanut 17.4.2001 päivätyskirjeessään. Tämä muutos tuli kuitenkin voimaan vasta 1.2.2001.

25 — Mainittu edellä alaviitteessä 5, tuomion 101 kohta.

26 — Vrt. edellä alaviitteessä 13 mainitussa asiassa Marshall annetun tuomion 52 kohta; asia 71/85, *Federatie Nederlandse Vakbeweging*, tuomio 4.12.1986 (Kok. 1986, s. 3855, 21 kohta); asia 286/85, *McDermott ja Cotter*, tuomio 24.3.1987 (Kok. 1987, s. 1453, 14 kohta); asia C-102/88, *Ruzius Wilbrink*, tuomio 13.12.1989 (Kok. 1989, s. 4311, 19 kohta) ja edellä alaviitteessä 9 annetussa asiassa *Foster* annetun tuomion 21 kohta sekä asia C-154/92, *van Cant*, tuomio 1.7.1993 (Kok. 1993, s. I-3811, 17 kohta); asia C-337/91, *van Gemert-Derks*, tuomio 27.10.1993 (Kok. 1993, s. I-5435, 31 kohta ja sitä seuraavat kohdat) ja asia C-139/95, *Balestra*, 30.1.1997 (Kok. 1997, s. I-549, 32 kohta).

sanamuotoa tutkittaessa ilmenee, että ne ovat ehdottomia ja riittävän täsmällisiä.²⁷

62. Yhteisöjen tuomioistuin on äskettäin lisäksi todennut, että telepalvelualan yleisten valtuutusten ja yksittäisten toimilupien yhteisistä puitteista 10 päivänä huhtikuuta 1997 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/13/EY²⁸ 9 artiklan 2 kohtaan sisältyvä syrjintäkielto on välittömästi sovellettavissa.²⁹

63. Tämän perusteella ei ole lähtökohtaisesti mitään estettä katsoa, että myös direktiivien säännöksillä, joissa kielletään kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuva syrjintä, on välittömiä vaikutuksia, kunhan ne täyttävät ehdottomuutta ja täsmällisyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset.

64. Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan riittävän täsmällisyyden osalta on todettava, että niissä poissul-

jetaan kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuva erilainen kohtelu yleisesti ja varmalla tavalla. Oletetut vaikeudet vertailtavien tieosuuksien määrittämisessä, joihin kansallinen tuomioistuin, ASFINAG ja Itävallan hallitus viittaavat, eivät estä syrjintäkiellon täsmällisyyttä.

65. Syrjintäkieltoa voidaan rikkoa siten, että keskenään vertailukelpoiseen tilanteisiin sovelletaan erilaisia säännöksiä tai samoja säännöksiä sovelletaan erilaisiin tilanteisiin. Syrjintäkiellon soveltaminen edellyttää siis joka tapauksessa erilaisten tosiasiallisten tilanteiden ja niitä sääntelevien säännösten vertailua. Tämän vertailun suorittaminen on ensi sijassa lain soveltajan eikä lainsäätäjän asia.

66. Lainsäädännössä voidaan kyllä esittää perusteita, jotka vertailussa on otettava huomioon, kuten nyt käsiteltävässä asiassa kansallisuus tai lähtöpaikka ja määränpää. Kun otetaan huomioon mahdollisten tosiasiallisten tilanteiden moninaisuus, on kuitenkin mahdotonta, että lainsäätäjä kykenisi esittämään kaikki tekijät, joilla voi olla vertailussa merkitystä. Tämä ei kuitenkaan muuta millään tavoin syrjintäkiellon selkeää sanomaa, jonka mukaan samoja tilanteita ei voida käsitellä eri tavalla eikä erilaisia tilanteita samalla tavalla.

27 — Asia C-76/97, Tögel, tuomio 24.9.1998 (Kok. 1998, s. I-5357, 42 kohta ja sitä seuraavat kohdat) ja edellä alaviitteessä 20 mainitussa asiassa HI annetun tuomion 34 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

28 — EYVL L 117, s. 15.

29 — Asia C-462/99, Connect Austria, tuomio 22.5.2003 (Kok. 2003, s. I-5197, 114 kohta).

67. Asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa³⁰ yhteisöjen tuomioistuin vertasi kilometrikohtaista tiemaksua, joka oli suoritettava ajettaessa koko tieosuus, siihen kilometrikohtaiseen tiemaksuun, joka oli suoritettava ajettaessa tiettyjä osittaisia tieosuuksia. Se otti siinä yhteydessä huomioon ainoastaan ne osittaiset tieosuudet, jotka yhdistävät taloudellisesti merkittäviä alueita, ja piti näin ollen lähtöpaikan ja määränpään lisäksi myös sitä lisäedellytyksenä tieosuuksien vertailukelpoisuudelle. Ainoastaan yhteisöjen tuomioistuimen valitsemilla osittaisilla tieosuuksilla on näet vastaavaa raskasta tavaraliikennettä kuin koko tieosuudella. Tämä peruste vastaa direktiivin tarkoitusta eli kuljetusalan yritysten välisten kilpailunvääristymien poistamista.³¹

68. Lisäksi on tutkittava, voidaanko syrjintäkieltoa pitää ehdottomana, kun otetaan huomioon ainakin direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdassa säädetty poikkeukset ja varaukset (" — — sanotun kuitenkin rajoittamatta 8 artiklan 2 kohdan e alakohdtaa ja 9 artiklaa — —").³²

69. Myös tähän on vastattava myöntävästi. Direktiivin 8 artiklan 2 kohdan e alakohdan osalta tehdyssä varauksessa on kyseessä siirtymäsäännös, jolla direktiivin voimassaoloaika on rajoitettu tiettyyn

ajankohtaan saakka, mutta siinä ei aseteta kyseisen periaatteen soveltamisalalle mitään ehtoja. Samoin 9 artiklan säännöksessä pyritään ainoastaan antamaan jäsenvaltioille mahdollisuus poissulkea raja-alueet 21.3.1962 tehdyssä neuvoston päätöksessä vahvistetun menettelyn mukaisesti direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Sillä ei kuitenkaan selvästikään pyritä siihen, että yhdenvertaisen kohtelun periaatteen aineellista soveltamisalaa rajoitettaisiin tai että sen soveltamiselle asetettaisiin ehtoja, joten myöskään tämä ei ole ristiriidassa syrjintäkiellon välittömiä vaikutuksia koskevan oletaman kanssa.³³

70. Kun direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan välittömien vaikutusten edellytykset näin ollen täyttyvät tarkasteltaessa säännöksiä erikseen, herää kysymys, voidaanko syrjintäkieltoa pitää riittävän täsmällisenä ja ehdottomana myös arvioitaessa systemaattista asiayhteyttä muiden kyseisten direktiivien säännösten kanssa, jotta yksityinen voi vedota niihin valtiota (laajassa merkityksessä) vastaan. ASFINAG ja Itävallan hallitus epäilevät tätä niiden muutosmahdollisuuksien ja sen liikkumavaran perusteella, joka jäsenvaltioille annetaan direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdassa ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdassa niiden määrittäessä tiemaksun suuruutta, minkä vuoksi olisi katsottava, että myöskään direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdalla ja 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdalla ei voisi olla välittömiä vaikutuksia.

30 — Mainittu alaviitteessä 5, tuomion 72–75 kohta.

31 — Vrt. direktiivin 93/89/ETY ja direktiivin 1999/62/EY johdanto-osien ensimmäiset perustelukappaleet.

32 — Vrt. myös edellä alaviitteessä 9 mainitussa asiassa Foster annetun tuomion 53 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

33 — Vrt. myös edellä alaviitteessä 26 mainitussa asiassa *Federatie Nederlandse Vakbeweging* annetun tuomion 19 kohta.

71. Tätä perustelua ei kuitenkaan voida hyväksyä. Tältä osin on todettava, että liikkumavaran, harkintavallan tai arviointivallan myöntäminen direktiivin täytäntöönpanossa ei estä sen välittömiä vaikutuksia siinä tapauksessa, että direktiivin tavoite on vahvistettu riittävän selvällä tavalla. Vaikka direktiivin säännöksessä annetaankin jäsenvaltioille harkintavaltaa niiden valitessa muodon ja keinot tavoitteeseen saavuttamiseen, siinä voidaan näet kuitenkin asettaa ehdoton tavoite, joka on saavutettava, kuten kaikkien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa yhteensopimattomien säännösten poistaminen.³⁴

72. Vastaavasti nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että se, että jäsenvaltioille jää huomattavaa liikkumavaraa ja harkintavaltaa direktiivin mukaisen tiemaksun suuruuden määrittämisessä — tästä kaikki osapuolet ovat yhtä mieltä — se ei ole peruste katsoa, että riittävän täsmällisiksi ja ehdottomiksi muotoillulla syrjintäkiellolla ei olisi välittömiä vaikutuksia.

73. Näin ollen on todettava, että direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdan säännöksillä on välittömiä vaikutuksia niissä esitetyn tavoitteen osalta, ja tämä tavoite on saavutettava direktiivin mukaista tiemaksua määritettäessä.

ii) Voivatko myös itävaltalaiset yritykset vedota syrjintäkieltoon? (Ennakkoratkaisukysymys 3 b)

74. Riidanalaisen säännöksen sanamuodon mukaan kansallisuuteen *taikka* lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuva erilainen kohtelu on kielletty. Kun ensimmäisessä vaihtoehdossa — kansallisuuteen perustuvan erilaisen kohtelun kielto — pyritään selvästi suojelemaan ulkomaisia kuljetusalan yrityksiä, toisesta vaihtoehtoisesta tilanteesta — kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvan erilaisen kohtelun kielto — ei voida päätellä tällaista (rajattua) suojelupyrkimystä.

75. Vastaavasti yhteisöjen tuomioistuin on asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa³⁵ jäsenyyssvelvoitteiden noudattamatta jättämisen todetessaan tukeutunut syrjintäkiellon molempiin vaihtoehtoihin tilanteisiin ja todennut, että jäsenvaltioiden kuljetusalan yritysten välisen kilpailun vääristymisen estämiseksi direktiivin 7 artiklan b alakohdassa kielletään käyttö- ja tiemaksuja sovellettaessa suoraan tai epäsuorasti liikenteenharjoittajan kansallisuuteen perustuvan syrjinnän lisäksi myös sellainen syrjintä, joka liittyy kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän.³⁶

34 — Vrt. edellä alaviitteessä 33 mainitussa asiassa *Federatie Nederlandse Vakbeweging* annetun tuomion 20 kohta ja sitä seuraavat kohdat; vrt. myös edellä alaviitteessä 22 mainitussa asiassa *Becker* annetun tuomion 28 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

35 — Vrt. alaviite 5. Ks. tästä myös julkisasiamies Saggiön asiassa C-205/98, komissio v. Itävalta, 24.2.2000 esittämäni ratkaisuehdotus (Kok. 2000, s. I-7369, 47 kohta).

36 — Mainittu alaviitteessä 5, tuomion 109 kohta.

76. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut tämän jälkimmäisen vaihtoehdoisen rikkomistapauksen kuljetusalan yritysten kansallisuudesta riippumatta yksinomaan sen perusteella, että tavaraliikennettä hoitavilta ajoneuvoilta peritään kauttakulkuliikenteessä olevien ajoneuvojen vahingoksi eri maksuja sen mukaan, ajavatko ne koko Brennerin moottoritien tieosuuden vai tiettyjä osittaisia tieosuuksia.³⁷

77. Tästä seuraa, että myös itävaltalainen kuljetusalan yritys, joka ajaa kauttakulkuliikenteessä koko Brennerin moottoritien tieosuuksia ja joka näin ollen joutuu kuljetuksen lähtöpaikan tai määränpään perusteella heikompaan asemaan tiettyjen osittaisten tieosuuksien käyttäjiin nähden, voi vedota direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdan jälkimmäisen vaihtoehdon mukaiseen syrjintäkieltoon.

78. Tätä direktiivin säännöksen subjektiivista suojelupyrkimystä ei muuta myöskään se, että yhteisöjen tuomioistuimen toteamusten mukaan suurinta osaa kauttakulkuliikenteessä olevista ajoneuvoista ei ole rekisteröity Itävallassa,³⁸ joten kansallisuuteen perustuva syrjintä käytännössä usein liittyy lähtöpaikkaan ja määränpäähen perustuvaan syrjintään.

iii) Syrjintäkiellon välittömän sovellettavuuden seuraukset

79. Mikäli yksityiset voivat vedota direktiivin välittömästi sovellettaviin säännöksiin, yhteensopimattomia kansallisia säännöksiä ei voida soveltaa. Tämän seurauksena ei ole yksinomaan se, että liian suuria tiemaksuja ei enää tarvitse maksaa. Jotta syrjintäkiellon tehokas vaikutus varmistettaisiin, on lisäksi palautettava jo suoritettuihin määrät, jotka ne ovat suurempia kuin määrät, joita paremmassa asemassa oleva ryhmä eli tässä tapauksessa vertailukelpoisten osittaisten tieosuuksien käyttäjät ovat suorittaneet.

80. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeus saada takaisin verot ja maksut, jotka jäsenvaltiossa on kannettu yhteisön oikeuden säännösten vastaisesti, johtuu niistä oikeuksista ja täydentää niitä oikeuksia, jotka yksityisille oikeussubjekteille on annettu yhteisön oikeussäännöillä, sellaisina kuin yhteisöjen tuomioistuin on niitä tulkinut.³⁹ Lisäksi syrjivien maksujen aiheuttamat kilpailunvääristymät voidaan korjata ennalleen vain syrjivien maksujen palauttamisella.⁴⁰

39 — Asia 309/85, Barra, tuomio 2.2.1988 (Kok. 1988, s. 355, Kok. Ep. IX, s. 327, 17 kohta); asia C-62/93, BP Soupergaz, tuomio 6.7.1995 (Kok. 1995, s. 1-1883, 40 kohta); asia C-343/96, Dilexport, tuomio 9.2.1999 (Kok. 1999, s. 1-579, 23 kohta); yhdistetyt asiat C-397/98 ja C-410/98, Metallgesellschaft ym., tuomio 8.3.2001 (Kok. 2001, s. 1-1727, 84 kohta) ja edellä alaviitteessä 22 mainitussa asiassa Marks & Spencer annettun tuomion 30 kohta.

40 — Vrt. julkisasiamies Geelhoedin asiassa C-129/00, komissio v. Italia, 3.6.2003 esittämä ratkaisuehdotus (70 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

37 — Mainittu edellä alaviitteessä 5, tuomion 111 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

38 — Vrt. edellä alaviitteessä 5 mainitussa asiassa komissio v. Itävalta annettun tuomion 107 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

81. Yhteisöjen tuomioistuin on jo useaan kertaan antanut samansuuntaisen ratkaisun syrjintäkiellon vastaisesti perittyjen maksujen osalta.⁴¹ Näissä tapauksissa on tosin ollut kyse välittömästi perustamissopimuksen määräyksistä johtuvien syrjintäkieltojen rikkomisista. Ei ole kuitenkaan mitään syytä siihen, miksi direktiivissä vahvistetun, välittömästi sovellettavan syrjintäkiellon rikkomista pitäisi muiden vaikutusten osalta kohdella toisin. Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on tunnustanut oikeuden palautukseen myös tilanteissa, joissa on rikottu muita välittömästi sovellettavia direktiivin säännöksiä.⁴²

82. Oikeus perusteettomasti suoritettujen maksujen palautukseen on olemassa myös silloin, kun maksut on perinyt muodollisesti yksityinen mutta valtion määräysvallassa oleva yritys yhteisön oikeuden vastaisesti.⁴³ Tällaista vaatimusta vastaan ei voida varsinkaan vedota siihen, että näitä määriä ei ole peritty julkisina maksuina vaan yksityisoikeudelliseen sopimukseen perustuvana vastikkeena ja että yhteisön oikeuden vastaisia maksuja koskevaa yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä ei näin ollen voida soveltaa.⁴⁴

83. Tältä osin on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan veron, tullin tai maksun määrittäminen yhteisön oikeuden kannalta kuuluu yhteisöjen tuomioistuimen tehtäviin, ja tämä määrittelee veron sen objektiivisten ominaisuuksien perusteella riippumatta kansallisessa oikeudessa sille annetusta määritelmästä.⁴⁵

84. Tilanteen on oltava sama silloin kun vastasuoritus siitä, että yritys huolehtii valtion palvelutehtävästä kyseisen hallinnon-alan yksityistämisen vuoksi, on sopimusperusteinen käyttömaksu, mutta tätä maksua on tarkoituksensa vuoksi pidettävä julkisena (tie-)maksuna tai sen vastineena. Ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymyksen annetussa vastauksessa esitettyä näkemystä, jonka mukaan jäsenvaltio ei saa välttyä yhteisön oikeuteen perustuvilta velvoitteiltaan yksityistämällä tai ulkoistamalla tiettyjä julkisen hallinnon aloja, on noudatettava myös maksujen palauttamisen osalta.

85. Kun jäsenvaltioilla tai laajan valtiokäsitteen piiriin kuuluvilla oikeushenkilöillä ja laitoksilla on lähtökohtaisesti velvollisuus palauttaa välittömästi sovellettavan yhteisön oikeuden vastaisesti perityt maksut, menettelysäännöistä, joilla yhteisön oikeuteen perustuvat kansalaisten oikeudet turvataan, on yhteisöjen tuomioistuimen

41 — Samansuuntaisesti edellä alaviitteessä 39 mainitussa asiassa Barra annettu tuomio; vrt. myös asia 199/82, San Giorgio, tuomio 9.11.1983 (Kok. 1983, s. 3595, Kok. Ep. VII, s. 373, 12 kohta) ja asia C-242/95, GT-Link, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4449, 58 kohta).

42 — Vrt. vastaavasti edellä alaviitteessä 39 mainitussa asiassa BP Soupergaz annettu tuomio.

43 — Vrt. vastaavasti julkisen yrityksen palautusvelvollisuudesta edellä alaviitteessä 41 mainitussa asiassa GT-Link annetun tuomion 59 kohta.

44 — Vrt. tältä osin Itävallan tasavallan rinnakkaisessa menettelyssä Oberster Gerichtshofin ennakkoratkaisupyyntöillä vireille tulleessa asiassa C-257/02 esittämät lausumat (s. 10).

45 — Vrt. mm. yhdistetyt asiat C-197/94 ja C-252/94, Bautiaa ja Société française maritime, tuomio 13.2.1996 (Kok. 1996, s. I-505, 39 kohta) ja asia C-294/99, Athinaki Zythopoiia, tuomio 4.10.2001 (Kok. 2001, s. I-6797, 27 kohta).

oikeuskäytännön mukaan asiaa koskevien yhteisön oikeussääntöjen puuttuessa säädettävä kunkin jäsenvaltion kansallisessa oikeusjärjestyksessä; vastaavuus- ja tehokuusperiaatteen mukaan nämä menettelysäännöt eivät kuitenkaan saa olla epäedullisempia kuin ne, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, eivätkä ne saa olla sellaisia, että yhteisön oikeuteen perustuvien oikeuksien käyttäminen on käytännössä mahdotonta tai suhteettoman vaikeaa.⁴⁶

86. Myös palautettavien määrien suuruuden tarkka määrittäminen on kansallisen tuomioistuimen asiana, ja siinä yhteydessä on pyrittävä siihen, että hyvitetään syrjintä koko teosuuden käyttäjien ja yhteisöjen tuomioistuimen asiassa komissio vastaan Itävalta antamassaan tuomiossa⁴⁷ vertailukelpoisina pitämien kolmen osittaisen tieosuuden (Innsbruck–Schönberg, Innsbruck–Matrei/Steinach ja Matrei/Steinach–Itävallan raja) käyttäjien välillä.

87. On pohdittava, miten siinä yhteydessä mahdollinen kulujen vyöryttäminen maksuvelvolliselta kolmannelle osapuolelle on otettava huomioon. Tämä ongelma tulee esiin nyt käsiteltävässä asiassa, koska

ennakkoratkaisupyyntöön mukaan Rieser vetoaa siihen, että tiemaksujen korotuksia ei ole kyetty vyöryttämään toimeksiantajille, minkä ASFINAG kiistää.⁴⁸

88. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan se, joka on suorittanut yhteisön oikeuden vastaisesti kannettuja veroja tai perittyjä maksuja, ei voi vaatia niiden palauttamista, jos on näytetty toteen, että hän on todellisuudessa vyöryttänyt ne toisen henkilön maksettavaksi.⁴⁹

89. Tällaisessa tilanteessa perusteetonta veroa tai maksua ei ole lopullisesti maksanut myyjä vaan ostaja, jolle vero tai maksu on vyörytetty. Jos maksuvelvolliselle palautettaisiin maksun määrä, jonka hän on jo saanut ostajalta, hän saisi tämän vuoksi tämän määrän kahdesti, mitä on pidettävä perusteettoman edun saamisena, eikä niitä seurauksia, joita ostajalle aiheutuu veron tai maksun lainvastaisuudesta, korjattaisi ollenkaan.⁵⁰

90. Se, vyörytetäänkö vero tai maksu tietyssä yksittäistapauksessa, on tosiseikkoja koskeva kysymys, jonka tutkiminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle. Maksujen

48 — Vrt. ennakkoratkaisupyyntö, s. 9 ja 13.

46 — Asia 33/76, Rewe, tuomio 16.12.1976 (Kok. 1976, s. 1989, Kok. Ep. III, s. 271, 5 kohta); asia C-312/93, Peterbroeck, tuomio 14.12.1995 (Kok. 1995, s. I-4599, 12 kohta); yhdistetyt asiat C-279/96, C-280/96 ja C-281/96, Ansaldo Energia, tuomio 15.9.1998 (Kok. 1998, s. I-5025, 16 kohta) ja yhdistetyt asiat C-216/99 ja C-222/99, Prisco, tuomio 10.9.2002 (Kok. 2002, s. I-6761, 69 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

47 — Mainittu edellä alaviitteessä 5, tuomion 72–75 kohta.

49 — Asia 68/79, Just, tuomio 27.2.1980 (Kok. 1980, s. 501, Kok. Ep. V, s. 31); asia 61/79, Denkavit, tuomio 27.3.1980 (Kok. 1980, s. 1205, Kok. Ep. V, s. 149); edellä alaviitteessä 41 mainitussa asiassa San Giorgio 9.11.1983 annetun tuomion 13 kohta; yhdistetyt asiat C-192/95–C-218/95, Comateb, tuomio 14.1.1997 (Kok. 1997, s. I-165, 21 kohta) ja edellä alaviitteessä 41 mainitussa asiassa GT-Link 17.7.1997 annetun tuomion 58 kohta.

50 — Edellä alaviitteessä 49 mainitussa asiassa Comateb annetun tuomion 22 kohta.

vyöryttäminen kokonaan tai osittain riippuu todellisuudessa kunkin yksittäisen liiketapahtuman osalta useista tekijöistä, jotka erottavat tämän liiketapahtuman asiayhteydeltään poikkeavista muista liiketapahtumista.⁵¹ Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan ei voida kuitenkaan hyväksyä sitä, että olisi olemassa oletama, jonka mukaan maksut on vyörytetty, eikä varsinkaan sitä, että maksuvelvollisen olisi näytettävä toteen, ettei näin ole menetelty. Jäsenvaltio voi näin ollen kieltäytyä yhteisön oikeuden vastaisesti perityn maksun palauttamisesta maksuvelvolliselle ainoastaan siinä tapauksessa, että maksusta aiheutuneen rasitteen on *todistettavasti* kantanut täysimääräisesti joku toinen ja maksun palauttaminen maksuvelvolliselle johtaisi siihen, että tämä saisi perusteetonta etua.⁵²

91. Lisäksi on todettava, että sellaisenkaan maksurasitteen määrän palauttaminen, joka on todistettavasti vyörytetty ostajalle kokonaan tai osittain, ei välttämättä merkitse perusteettoman edun myöntämistä maksuvelvolliselle. Maksuvelvolliselle on näet voinut aiheutua vahinkoa jo siitä, että hän on vyöryttänyt ostajan maksettavaksi maksun, jota viranomaiset ovat perineet yhteisön oikeuden vastaisesti, koska maksun vyöryttämisestä johtuva tuotteen hinnan korottaminen vähentää tuotteen menekkiä.⁵³

c) Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdassa ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdassa annettu kehoitus perustaa tiemaksu kuluihin

92. ASFINAG, Itävallan tasavalta ja komissio ovat direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdan välittömien vaikutusten osalta olennaisilta osin yhtä mieltä siitä, että nämä säännökset eivät ole riittävän täsmällisiä ja ehdottomia, jotta niillä voisi olla välittömiä vaikutuksia.

93. Tähän näkemykseen on yhdyttävä. Näillä säännöksillä annetaan näet jäsenvaltioille vain tiettyjä muuttujia (asianomaisen katu- tai tieverkon rakentaminen, käyttö ja kehittäminen) tiemaksun suuruuden selvittämiseksi, ilman että näitä käsitteitä määriteltäisiin tai jäsenvaltioille jäävää harkintavaltaa tiemaksun suuruuden laskemista ja arvioimista koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen määrittämisessä muullakaan tavoin rajoitettaisiin. Säännösten täsmällisyyden puuttuminen ilmenee erityisesti siitä, että molemmissa direktiivien säännöksissä edellytetään ainoastaan sitä, että tietullit ”perustuvat” mainittuihin kulumuuttujiin, mutta ei edellytetä niiden tarkkaa noudattamista tai mitään vastaavaa. Näin ollen direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohdassa ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohdassa jätetään — mainittujen seikkojen osalta — jäsenvaltioille vapaus valita arviointi- ja laskentatapa direktiivin mukaisen tiemaksun selvittämiseksi.

51 — Julkisasiamies Geelhoed on tarkastellut edellä alaviitteessä 40 mainitussa asiassa C-129/00 esittämässään ratkaisuehdotuksessa (72–79 kohta) yksityiskohtaisesti hankalia liiketaloudellisia tekijöitä, joilla on tässä yhteydessä merkitystä.

52 — Yhdistetyt asiat 331/85, 376/85 ja 378/85, Bianco ja Girard, tuomio 25.2.1988 (Kok. 1988, s. 1099, Kok. Ep. IX, s. 393, 17 kohta).

53 — Yhteisöjen tuomioistuin on todennut näin alaviitteessä 49 mainitussa asiassa Comateb antamansa tuomion 31 kohdassa viitaten julkisasiamies Tesauren kyseisessä asiassa 27.6.1996 esittämän ratkaisuehdotuksen 23 kohtaan.

d) Välipäätelmä

94. Näin ollen toiseen ja kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava seuraavasti:

tiemaksua koko Itävallan Brennerin moottoritien tieosuuden ajamisesta sellaisilla tavarankuljetukseen käytettävillä ajoneuvoilla, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia.

D Neljäs kysymys

1. Osapuolten lausumat

95. ASFINAG vetoaa siihen, että vaikka yhteisöjen tuomioistuin on kumonnut direktiivin 93/89/ETY asiassa parlamentti vastaan neuvosto antamassaan tuomiossa, kumotun direktiivin vaikutukset on kuitenkin pidetty voimassa, ”kunnes neuvosto antaa uuden direktiivin”.⁵⁴

96. Direktiivi 1999/62/EY annettiin 17.6.1999, joten edellä mainitussa tuomiossa esitetyn selvän toteamuksen mukaisesti direktiivi 93/89/ETY on lakannut olemasta voimassa kyseisenä päivänä, eikä tiemaksujärjestely näin ollen ole voinut olla kyseisen direktiivin vastainen enää 17.6.1999 jälkeen. Direktiivillä 1999/62/EY on voinut olla esivaikutuksia jo ennen sen täytäntöönpanolle asetetun määräajan päättymistä. Itävallan tasavalta ei ole kuitenkaan 17.6.1999 ja 1.7.2000 (täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymis-

54 — Mainittu edellä alaviitteessä 4, tuomion 32 kohta.

nen) välisenä aikana toteuttanut mitään uuden direktiivin tavoitteiden vastaisia toimenpiteitä. Ei siis ole ollut olemassa mitään tilannetta, jossa sääntely olisi puuttunut. Direktiivillä 1999/62/EY ei ole kuitenkaan voinut olla välittömiä vaikutuksia ennen sen täytäntöönpanolle asetetun määräajan päättymistä.

97. Myös Itävallan hallitus viittaa asiassa parlamentti vastaan neuvosto annettuun tuomioon ja katsoo siltä osin, että mikäli yhteisöjen tuomioistuin olisi pitäessään direktiivin 93/89/ETY vaikutukset voimassa halunnut tarkoittaa toista ajankohdtaa kuin uuden direktiivin antamisajankohdtaa, se olisi ilmaissut sen selvästi. Näin ollen asiassa parlamentti vastaan neuvosto annettussa tuomiossa todettu kumotun direktiivin 93/89/ETY vaikutusten voimassa pitäminen on jatkunut ainoastaan uuden direktiivin antamiseen saakka.

98. Direktiivien sitovat vaikutukset eivät ala vasta täytäntöönpanolle varatun määräajan päättyessä. Direktiivin 1999/62/EY esivaikutukset hyväksyen Itävallan tasavalta ei ole toteuttanut mitään toimenpiteitä, joilla olisi kyseenalaistettu kyseisen direktiivin säännösten tavoitteen saavuttaminen.

99. Sen sijaan välittömiin vaikutuksiin ei voida vedota ennen täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä. Tällainen näkemys direktiivin esivaikutuksista johtaisi siihen, että kierrettäisiin direktiivin kaksivaiheisuuden perusajatus eli se, että tarvitaan sekä yhteisön oikeuden että kansallisen oikeuden lainsäädäntötoimi.

100. Komissio muistuttaa siitä, että 20.7.1999 voimaan tullut direktiivi 1999/62/EY korvaa johdanto-osansa neljännen perustelukappaleen perusteella direktiivin 93/89/ETY. Näin ollen vanha direktiivi 93/89/ETY ei ole kyseisestä päivästä lähtien ollut enää voimassa. Jäsenvaltioilla on kuitenkin ollut 20.7.1999 ja 1.7.2000 välisenä aikana velvollisuus ottaa direktiivi 1999/62/EY huomioon siten, että ne oikeuskäytännön mukaisesti eivät anna siinä täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana sellaisia säännöksiä, jotka olisivat omiaan vakavasti vaarantamaan kyseisessä direktiivissä säädetyn tavoitteen toteuttamisen. Tämä ilmenee välittömästi EY 10 artiklan toisesta kohdasta ja EY 249 artiklan kolmannelta kohdasta sekä itse direktiivistä 1999/62/EY.

2. Oikeudellinen arviointi

101. Rieser vaatii pääasian oikeudenkäynnissä 1.1.1997 ja 31.7.2000 välisenä aikana liikaa maksettujen tiemaksujen palauttamista. Edellytyksenä tällaisen oikeuden olemassaololle tänä ajanjaksona on se, että oli olemassa yhteisön oikeuden säännös, jonka vastaisia tietariffit olivat ja johon Rieser voi vedota.

102. Tätä taustaa vasten neljännen ennakoratkaisukysymyksen molemmissa osissa pyritään selvittämään, mihin ajankohtaan saakka direktiivillä 93/89/ETY oli välittömiä vaikutuksia Rieserin hyväksi ja mistä ajankohdasta lähtien direktiivillä 1999/62/EY oli mahdollisesti vastaavia vaikutuksia.

a) Direktiivin 93/89/ETY vaikutusten voimassa pitäminen

103. Osapuolet ovat — siltä osin kuin ne ovat ottaneet kantaa neljänteen ennakkoratkaisukysymykseen — perustellusti yhtä mieltä siitä, että direktiivin 93/89/ETY välittömät vaikutukset ovat lakanneet sen korvanneen direktiivin 1999/62/EY antamisen yhteydessä eivätkä esimerkiksi ole olleet voimassa siihen saakka kunnes uuden direktiivin täytäntöönpanolle varattu määräaika on päättynyt. Yhteisöjen tuomioistuim on nimittäin asiassa parlamentti vastaan neuvosto antamassaan tuomiossa määrännyt, että direktiivin 93/89/ETY vaikutukset pysyvät voimassa ”kunnes neuvosto antaa uuden direktiivin”.⁵⁵

104. Määrääminen siitä, että direktiivin 93/89/ETY vaikutukset pidetään voimassa siihen saakka kunnes direktiivi 1999/62/EY on pantu täytäntöön, ei olisi myöskään edes mahdollista useastakaan syystä. Siinä tapauksessa molemmat direktiivit olisivat samanaikaisesti voimassa direktiivin 1999/62/EY täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana. Mikäli direktiivit poikkeaisivat toisistaan, olisi epäselvää, mitä säännöstä jäsenvaltioiden pitäisi tänä aikana noudattaa. Lisäksi direktiivin 93/89/ETY vaikutusten päättymisen riippuisi jäsenvaltioiden toiminnasta ja tapahtuisi eri aikaan eri jäsenvaltioissa.

105. Osapuolet ovat kuitenkin erimielisiä siitä, mitä vanhan direktiivin välittömien vaikutusten lakkaamisen täsmällinen ajankohta edellyttää — uuden direktiivin antamista vai sen voimaantuloa. Neuvosto antoi direktiivin 1999/62/EY 17.6.1999, mutta sen 13 artiklan mukaan se tuli voimaan vasta kun se julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 20.7.1999. Vaikutusten voimassa pysymistä koskevan määräyksen sanamuoto viittaa pikemminkin ensimmäiseen ajankohtaan.⁵⁶ Myös kansallinen tuomioistuin viittaa tähän ajankohtaan ennakkoratkaisukysymyksessä 4 b.

106. Kumotun lainsäädäntötoimen vaikutusten voimassa pysyttämisen tarkoituksena on kuitenkin se, että siihen saakka, kunnes kumotun lainsäädäntötoimen tilalla on uusi toimi, ei synny tilannetta, jonka aikana alaa ei säänneltäisi lainkaan. Tämä onnistuu ainoastaan silloin kun kumotun lainsäädäntötoimen vaikutukset pidetään voimassa siihen asti, kunnes uudella toimella voi olla vaikutuksia. Koska direktiivillä 1999/62/EY on vaikutuksia vasta sitten, kun se tulee voimaan, yhteisöjen tuomioistuimen määräystä on tulkittava siten, että direktiivi 93/89/ETY oli edelleen voimassa kyseiseen ajankohtaan eli 19.7.1999 klo 24.00⁵⁷ saakka. Mikäli katsottaisiin asiassa parlamentti vastaan

56 — Vrt. edellä alaviitteessä 4 mainitussa asiassa parlamentti v. neuvosto annetun tuomion tuomiolauselman 2 kohta.

57 — Määräaikoihin, päivämääriin ja määräpäiviin sovellettavista säännöistä 3 päivänä kesäkuuta 1971 annetun neuvoston asetuksen (ETY, Euratom) N:o 1182/71 (EYVL L 124, s. 1) 4 artiklan 2 kohdan mukaan säädösten tietyksi päivämääräksi vahvistettu voimaantulo taikka vaikutusten tai soveltamisen alkaminen tapahtuu tuota päivämäärää vastaavan päivän ensimmäisen tunnin alussa. Näin ollen direktiivi 1999/62/EY tuli voimaan 20.7.1999 klo 0.00.

55 — Mainittu alaviitteessä 4, tuomiolauselman 2 kohta.

neuvosto annetussa tuomiossa tarkoitetun ”antamisella” sitä, että neuvosto hyväksyy asetuksen, 17.6. ja 20.7.1999 välisenä aikana ei olisi voimassa mitään sääntelyä.

107. Rieser voi siis 19.7.1999 saakka vedota siihen, että tiemaksu on peritty direktiivin 93/89/EY 7 artiklan b alakohdan vastaisesti.

b) Direktiivin 1999/62/EY vaikutukset ennen täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä

108. On tutkittava, oliko direktiivillä 1999/62/EY jo 20.7.1999 — jolloin se tuli voimaan — ja 30.6.2000 — jolloin täytäntöönpanolle varattu määräaika päättyi⁵⁸ — välisenä aikana vaikutuksia Rieserin hyväksi.

109. Tämän ajanjakson aikana jäsenvaltioilla on velvollisuus saattaa direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja lisäksi pidettyä antamasta säännöksiä, jotka ovat omiaan vakavasti vaarantamaan direktii-

vissä säädetyn tavoitteen toteuttamisen.⁵⁹ Erityisesti asiassa Inter-Environnement Wallonie annetussa tuomiossa⁶⁰ EY 10 artiklasta ja EY 249 artiklan kolmannesta kohdasta johdetussa kehotuksessa pidettyä antamasta säännöksiä, jotka ovat omiaan vakavasti vaarantamaan direktiivissä säädetyn tavoitteen toteuttamisen, ei kuitenkaan mennä niin pitkälle, että direktiivin kanssa yhteensoveltumattomat kansalliset säännökset pitäisi jo ennen täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä muuttaa direktiivin mukaisiksi.

110. Mahdollisesti direktiivin esivaikutukset saattaisivat poikkeuksellisissa tilanteissa olla esteenä uusien kansallisten säännösten antamiselle, eli silloin, kun ne ovat täysin ristiriidassa direktiivin hengen ja sanamuodon kanssa ja siten vaarantavat sen, että kansallinen oikeusjärjestys kyetään mukauttamaan direktiiviin määräajassa.⁶¹

111. Nyt käsiteltävässä asiassa ei ole kyse tällaisesta poikkeustapauksesta, koska riidanalainen tariffi, joka oli direktiivillä 1999/62/EY vahvistetun syrjintäkiellon vastainen, oli otettu käyttöön jo ennen direktiivin 1999/62/EY antamista. Maksujärjes-

59 — Asia C-316/93, Vaneetveld, tuomio 3.3.1994 (Kok. 1994, s. I-763, 18 kohta) ja asia C-129/96, Inter-Environnement Wallonie, tuomio 18.12.1997 (Kok. 1997, s. I-7411, 45 kohta); vrt. myös asia C-491/01, British American Tobacco ym., tuomio 10.12.2002 (Kok. 2002, s. I-11453, 32 kohta ja sitä seuraavat kohdat) sekä julkisasiamies Geelhoedin asiassa C-491/01, British American Tobacco ym., 10.9.2002 esittämä ratkaisuehdotus (Kok. 2002, s. I-11461, 43 kohta).

60 — Mainittu alaviitteessä 59; ks. myös asia C-14/02, ATRAL, tuomio 8.5.2003 (Kok. 2003, s. I-4931, 58 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

61 — Vrt. julkisasiamies Jacobsin asiassa C-129/96, Inter-Environnement Wallonie, 24.4.1997 esittämä ratkaisuehdotus (Kok. 1997, s. 7413, 40 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Yhteisöjen tuomioistuin on todennut tilanteen tällaiseksi (edellä alaviitteessä 60 mainitussa) asiassa ATRAL antamassaan tuomiossa.

58 — Direktiivin 12 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioilla oli velvollisuus saattaa direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen 1.7.2000.

tely ei myöskään vaikeuta merkittävästi direktiivin myöhempää täytäntöönpanoa, koska tariffia olisi voitu muuttaa lyhyessä ajassa uudelleen. Ainoastaan sarjakorttien osalta olisi mahdollisesti tarvittu erityistä siirtymäkauden järjestelyä.

112. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan julkista valtaa jäsenvaltiossa käyttävien elinten on tulkittava kansallista lainsäädäntöä — sekä ennen direktiiviä että direktiivin antamisen jälkeen annettuja säännöksiä — mahdollisuuksien mukaan direktiivin mukaisesti.⁶² Koska direktiivillä on vaikutuksia adressaatteihinsa nähden jo ennen voimaantuloaan, tämä puhuu sen puolesta, että EY 249 artiklan kolmannelta kohdasta johtuva velvollisuus tulkita kansallista oikeutta direktiivin mukaisesti on olemassa jo ennen direktiivin täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä.⁶³

113. Brennerin moottoritien tariffeja koskeissa Itävallan säännöksissä ei kuitenkaan jää tilaa sellaiselle tulkinnalle, jolla syrjintä voitaisiin poistaa.

62 — Asia C-106/89, *Marleasing*, tuomio 13.11.1990 (Kok. 1990, s. I-4135, Kok. Ep. X, s. 599, 8 kohta); asia C-334/92, *Wagner Miret*, tuomio 16.12.1993 (Kok. 1993, s. I-6911, Kok. Ep. XIV, s. I-525, 20 kohta); edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa *Faccini Dori* annetun tuomion 26 kohta ja yhdistetyt asiat C-240/98–C-244/98, *Océano Grupo Editorial ja Salvat Editores*, tuomio 27.6.2000 (Kok. 2000, s. I-4941, 30 kohta).

63 — Julkisasiamies Jacobsin asiassa C-156/91, *Hansa Fleisch Ernst Mundt*, 10.11.1992 esittämä ratkaisuehdotus (Kok. 1992, s. I-5567, 5578, 23 ja 24 kohta).

114. On kuitenkin pohdittava, voivatko yksityiset vedota direktiiviin sen täytäntöönpanolle varattuna aikana, kun jäsenvaltio on jo saattanut direktiivin osaksi kansallista oikeutta mutta tehnyt sen virheellisesti.

115. Ensinnäkin direktiivi 93/89/ETY piti saat-
taa osaksi kansallista oikeusjärjestystä. Mikäli oletetaan, että riidanalaisilla tiemaksusäännöksillä oli Itävallan näkemyksen mukaan pantu direktiivi 93/89/ETY asianmukaisesti täytäntöön, direktiivin 1999/62/EY antamisen jälkeen ei ollut juuri lainkaan sääntelyn tarvetta, koska direktiivien säännökset vastasivat suurelta osin toisiaan. Itävalta on — kuten asiakirjoista ilmenee — joka tapauksessa mukauttanut tiemaksujärjestelyään vasta jäsenyysselvotteiden noudattamatta jättämistä koskeneessa menettelyssä annetun tuomion yhteydessä ja 1.2.2001 alkaen. Itävallan lainsäätäjä ei sen sijaan ryhtynyt toimenpiteisiin siinä yhteydessä, kun direktiivi 93/89/ETY korvattiin direktiivillä 1999/62/EY.

116. Julkisasiamies Jacobs on asiassa *Hansa Fleisch Ernst Mundt* esittämässään ratkaisuehdotuksessa⁶⁴ käsitellyt kattavasti kysymystä siitä, voivatko yksityiset tilanteissa, jossa jäsenvaltiolle osoitettu päätös on kyllä jo pantu täytäntöön mutta virheellisesti, vedota välittömästi päätökseen jo sen täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana. Vaikka kyseinen tapaus koski

64 — Mainittu edellä alaviitteessä 63, ratkaisuehdotuksen 19 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

päätöstä, hänen esityksensä välittömistä vaikutuksista on sovellettavissa myös direktiiveihin.

c) Perustamissopimuksen välittömästi sovellettavien määräysten rikkominen

117. Hän tekee perustellusti sen päätelmän, että vetoaminen lainsäädäntötoimeen ennen sen täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä ei ole mahdollista, koska muussa tapauksessa jäsenvaltiot, jotka ovat yrittäneet täytäntöönpanoa — vaikkakin virheellisesti — määräajassa, asetettaisiin heikompaan asemaan kuin jäsenvaltiot, jotka ovat pysyneet täysin toimettomina. Lisäksi välittömiä vaikutuksia koskeva teoria perustuu sille ajatukselle, että jäsenvaltio ei voi vedota yksityisiä vastaan siihen, että se ei itse ole täyttänyt yhteisön oikeuden mukaista velvoitettaan. Velvoitteella panna yhteisön oikeuden säännökset täytäntöön on kuitenkin vaikutuksia vasta täytäntöönpanolle varatun määräajan päätyttyä. Yhteisöjen tuomioistuin on kyseisessä asiassa antamassaan tuomiossa niin ikään todennut, että yksityinen ei voi vedota välittömästi päätökseen sen täytäntöönpanolle varatun määräajan aikana.⁶⁵

118. Näin ollen Rieser ei voi vaatia tiemaksun osittaista palauttamista 20.7.1999 ja 30.6.2000 väliseltä ajalta vetoamalla siihen, että tiemaksutariffi olisi ollut direktiivissä 1999/62/EY vahvistetun syrjintäkiellon vastainen.

119. On kuitenkin pohdittava, voiko Rieser perustaa vaatimuksensa tämän ajanjakson osalta siihen, että tiemaksujärjestely on ollut välittömästi sovellettavan perustamissopimuksen määräyksen vastainen. Kansallinen tuomioistuin ei tosin ole esittänyt tästä kysymystä yhteisöjen tuomioistuimelle. Koska vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja yhteisöjen tuomioistuimen välille EY 234 artiklalla luodussa yhteistyömenetelyssä yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä on kuitenkin antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan riidan,⁶⁶ käsiteltäköön tätä seikkaa tarkemmin.

120. Tiemaksu voisi ensinnäkin olla EY 72 artiklan vastainen, koska sen mukaan jäsenvaltiot eivät saa muuttaa liikennettä koskevia voimassa olevia säännöksiään sellaisiksi, että ne ovat muista jäsenvaltioista oleville yrityksille epäedullisempia. Koska tältä osin on kuitenkin kyseessä puhtaasti kansallisuuteen tai yrityksen kotipaikkaan perustuvaa syrjintää koskeva kielto, Rieser kotimaisena yrityksenä ei voi vedota tähän määräykseen.

65 — Asia C-156/91, Hansa Fleisch Ernst Mundt, tuomio 10.11.1992 (Kok. 1992, s. I-5567, 20 kohta).

66 — Ks. mm. asia C-334/95, Krüger, tuomio 17.7.1997 (Kok. 1997, s. I-4517, 22 kohta) ja asia C-88/99, Roquette Frères, tuomio 28.11.2000 (Kok. 2000, s. I-10465, 18 kohta).

121. Lisäksi voitaisiin ajatella palvelujen tarjoamisen vapauden loukkaamista. EY 51 artiklan 1 kohdan mukaan palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston määräyksiä. Tämän rajoituksen vuoksi EY 70 ja EY 71 artiklassa määritellyn yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä on saavutettava EY 49 artiklan mukainen tavoite poistaa palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitukset siirtymäkauden aikana. Myöskään siirtymäkauden päättymisen jälkeen EY 49 ja EY 50 artikla eivät yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön⁶⁷ mukaan ole liikenteen yhteydessä välittömästi sovellettavissa.⁶⁸ Toisaalta tämä ei myöskään estä sitä, että näiden määräysten katsotaan olevan suuntaa-antavia, niin kauan kuin neuvoston tehtävä on toteuttaa palvelujen tarjoamisen vapaus tällä alalla.

122. Palvelujen tarjoamisen vapaus kansainvälisessä tavaraliikenteessä⁶⁹ otettiin yhteisössä käyttöön jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992

annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 881/92.⁷⁰ Koska Riesen on ajanut koko Brennerin moottoritien tieosuutta Italian rajalle saakka, on katsottava, että se on suorittanut kansainvälisen tavaraliikenteen palveluja.

123. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 49 artiklassa tarkoitettu palvelujen vapaa tarjoaminen ei edellytä ainoastaan sitä, että toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen palvelujen tarjoajan kaikenlainen syrjintä kansalaisuuden perusteella poistetaan, vaan se edellyttää myös kaikkien rajoitusten poistamista, vaikka niitä sovellettaisiin erotuksesta sekä kotimaisiin että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palvelujen tarjoajiin, jos näillä rajoituksilla estetään toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen, siellä vastaavanlaisia palveluja lainmukaisesti tarjoavan henkilön toiminta, haitataan tätä toimintaa tai tehdään se vähemmän houkuttelevaksi.⁷¹ Palvelujen tarjoamisen vapaus merkitsee myös sitä, ettei sellaisia kansallisia säännöksiä voida soveltaa, joiden vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen palvelujen tarjoaminen muodostuu vaikeammaksi kuin puhtaasti jäsenvaltion sisäinen palvelujen tarjoaminen.⁷²

67 — Vrt. asia 13/83, parlamentti v. neuvosto, tuomio 22.5.1985 (Kok. 1985, s. 1513, Kok. Ep. VIII, s. 207, 63 kohta); vrt. myös asia 4/88, Lambregts, tuomio 13.7.1989 (Kok. 1989, s. 2583, 14 kohta).

68 — Vrt. myös asiassa C-70/99, komissio v. Portugali, 6.3.2001 esittämäni ratkaisuehdotus (Kok. 2001, s. I-4845, I-4847, 27 kohta).

69 — Vrt. asetuksen N:o 881/92 johdanto-osan toinen perustelukappale.

70 — EYVL L 95, s. 1.

71 — Vrt. mm. asia C-266/96, Corsica Ferries France, tuomio 18.6.1998 (Kok. 1998, s. I-3949, 56 kohta); yhdistetyt asiat C-369/96 ja C-376/96, Arblade ym., tuomio 23.11.1999 (Kok. 1999, s. I-8453, 33 kohta); asia C-205/99, Analir ym., tuomio 20.2.2001 (Kok. 2001, s. I-1271, 21 kohta) ja yhdistetyt asiat C-430/99 ja C-431/99, Sea-Land Service ja Nedlloyd Lijnen, tuomio 13.7.2002 (Kok. 2002, s. I-5235, 32 kohta).

72 — Asia C-381/93, komissio v. Ranska, tuomio 5.10.1994 (Kok. 1994, s. I-5145, Kok. Ep. XVI, s. I-225, 17 kohta).

124. Tämän periaatteen mukaisesti palvelujen tarjoamisen vapauteen voi vedota myös yritys sitä valtiota vastaan, jossa sillä on kotipaikka, kun palveluja tarjotaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneille vastaanottajille.⁷³

125. Erityisten kyseistä alaa sääntelevien direktiivien 93/89/ETY ja 1999/62/EY antaminen ei estä palvelujen tarjoamisen vapauden soveltamista moottoritiemaksuja koskeviin järjestelyihin. Ensin mainitun direktiivin vaikutukset päättyivät näet jo 20.7.1999 ja direktiivin 1999/62/EY säännöksillä ei ollut ennen täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymistä vielä välittömiä vaikutuksia yksityisten hyväksi, kuten edellä on jo todettu.

126. Nyt käsiteltävässä asiassa syrjivä moottoritiemaksu ei kylläkään estä kauttakulkuliikenteessä toimivia kuljetusalan yrityksiä ajamasta koko Brennerin moottoritien tieosuutta. Koska koko tieosuuden käyttämisestä perittävät maksut on kuitenkin vahvistettu suhteettoman suuriksi osittaisten tieosuuksien käyttämisestä perittäviin maksuihin nähden, ne saattavat kyseenalaistaa koko tieosuuden käyttämisen taloudellisen houkuttelevuuden. Tällä tavoin ne rajoittavat palvelujen tarjoamisen

vapautta kauttakulkuliikenteessä toimivien kuljetusalan yritysten vahingoksi — näin riippumatta siitä, missä niiden kotipaikka on.

127. Koska syrjivää tiemaksujärjestelyä ei voida perustella yleistä etua koskevilla pakottavilla syillä eikä muillakaan syillä,⁷⁴ kyseessä lienee EY 49 artiklassa vahvistetun palvelujen tarjoamisen vapauden kielletty rajoitus.

128. Rieserin kaltainen tavaraliikenteessä toimiva itävaltalainen kuljetusalan yritys voi maksujen palauttamista koskevassa asiassa vedota 20.7.1999 ja 30.6.2000 välisen ajanjakson osalta tähän yhteisön välittömästi sovellettavaan primäärioikeuden määräykseen.

129. Viimeisestä ajanjaksosta, jolta Rieser vaatii tiemaksun palauttamista, eli 1. ja 31.7.2000 välisen ajanjakson osalta on vain täydellisyysden vuoksi todettava — varsinkin kun kansallinen tuomioistuin ei ole esittänyt tästä kysymystä — että direktiivin 1999/62/EY mukainen syrjintäkielto on välittömästi sovellettavissa täytäntöönpanolle varatun määräajan päättymisestä 1.7.2000 alkaen.

73 — Vrt. edellä alaviitteessä 72 mainitussa asiassa komissio v. Ranska annetun tuomion 14 kohta; asia C-224/97, Ciola, tuomio 29.4.1999 (Kok. 1999, s. I-2517, 11 kohta) ja edellä alaviitteessä 71 mainitussa asiassa Sea-Land annetun tuomion 32 kohta.

74 — Vrt. kansallisuuteen perustuvien syrjivien toimenpiteiden perustelemisesta asia C-484/93, Svensson ja Gustavsson, tuomio 14.11.1995 (Kok. 1995, s. I-3955, 15 kohta) ja viimeksi asia C-388/01, komissio v. Italia, tuomio 16.1.2003 (Kok. 2003, s. I-721, 19 kohta).

V Ratkaisuehdotus

130. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että ennakkoratkaisukysymyksiin vastattaisiin seuraavasti:

- 1) Yksityisoikeudellinen oikeushenkilö on tienkäyttäjien kanssa sopimuksia tehdessään velvollinen noudattamaan tiettyjen maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksen sekä tiettyjen infrastruktuurien käytöstä perittävien tie- ja käyttömaksujen soveltamisesta jäsenvaltioissa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetun neuvoston direktiivin 93/89/ETY ja verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17 päivänä kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY välittömästi sovellettavia säännöksiä, kun valtio on siirtänyt tälle oikeushenkilölle tehtäväksi periä tiemaksun tiettyjen julkisten teiden käytöstä ja kyseinen oikeushenkilö on välittömästi tai välillisesti sen määräysvallassa.
- 2) Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan b alakohdassa ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohdassa säädetty kuljetuksen lähtöpaikkaan tai määränpäähän perustuvan syrjinnän kielto on välittömästi sovellettavissa; yritykset, jotka ovat suorittaneet koko tieosuuden ajamisesta ajoneuvoilla, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia, suuremman kilometrikohtaisen tariffin kuin taloudellisesti vertailukelpoisten osittaisten tieosuuksien käyttäjät, voivat vedota syrjintäkieltoon ja vaatia liikaa maksetun tiemaksun palauttamista.
- 3) Myös itävaltalaiset kuljetusalan yritykset voivat vedota direktiivin 93/83/ETY 7 artiklan b alakohtaan ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 4 kohtaan.

- 4) Direktiivin 93/89/ETY 7 artiklan h alakohta ja direktiivin 1999/62/EY 7 artiklan 9 kohta eivät ole välittömästi sovellettavissa, kun pyritään selvittämään direktiivin mukaista tiemaksua koko Itävallan Brennerin moottoritien tieosuuden ajamisesta sellaisilla tavarankuljetukseen käytettävillä ajoneuvoilla, joiden suurin sallittu kokonaispaino on vähintään 12 tonnia.
- 5) Direktiivin 93/89/ETY vaikutukset lakkasivat direktiivin 1999/62/EY tullessa voimaan 20.7.1999.
- 6) Direktiivillä 1999/62/EY ei ollut 20.7.1999 ja 30.6.2000 välisenä aikana välittömiä vaikutuksia, joihin kuljetusalan yritys voisi vedota vaatiessaan Brennerin moottoritien (koko tieosuuden) käyttämisestä perityn tiemaksun osittaista palauttamista; kuljetusalan yritys voi kyseisen ajanjakson osalta vedota kuitenkin niihin palvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin perustamissopimuksen määräyksiin, joita jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 881/92 mukaan sovelletaan kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen alalla.