

HOTĂRÂREA CURȚII  
16 MARTIE 1983<sup>1</sup>

**Società Italiana per l'Oleodotto Transalpine (SIOT)  
împotriva Ministero delle Finanze, Ministero della Marina Mercantile, Circonscrizione  
doganale di Trieste și Ente Autonomo del Porto di Trieste  
(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare,  
formulată de Corte Suprema di Cassazione)**

„Regimul fiscal al mărfurilor în tranzit — Efectele GATT în cadrul dreptului comunitar”

**Cauza 266/81**

În cauza 266/81,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Corte Suprema di Cassazione (Curtea Supremă de Casație și Justiție din Italia) de pronunțare, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe între

SOCIETÀ ITALIANA PER L'OLEODOTTO TRANSALPINO (SIOT), cu sediul social la Trieste,

și

**MINISTERO DELLE FINANZE (Ministerul de Finanțe), MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE (Ministerul Marinei Comerciale), CIRCOSCRIZIONE DOGANALE DI TRIESTE (Autoritatea Vamală din Trieste) ȘI ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI TRIESTE (Autoritatea Portuară Autonomă din Trieste) ,**

precum și în alte șase litigii, conexe cu primul, care au, pe cale principală, reconvențională sau incidentală, aceleași părți sau unele dintre aceste părți,

a unei hotărâri preliminare privind competența Curții de Justiție în interpretarea Acordului General pentru Tarife și Comerț, efectele faptului că statele membre au fost înlocuite de către Comunitate în ceea ce privește executarea angajamentelor prevăzute de acest acord, efectul dispozițiilor GATT în ordinea juridică internă, interpretarea articolului V alineatul (3) din GATT, a articolului 90 alineatul (1) și a articolului 113 alineatul (1) din Tratatul CEE, precum și a Regulamentului nr. 542/69 din 18 martie 1969 al Consiliului și a Regulamentului nr. 2813/72 din 21 noiembrie 1972 al Consiliului în ceea ce privește taxa fiscală și taxa portuară prevăzute de Decretul-lege nr. 47 din 28 februarie 1974, transformat în Legea nr. 117 din 16 aprilie 1974 și privind drepturile persoanelor de drept privat în cazul în care aceste taxe sunt ilegale,

CURTEA,

compusă din domnii J. Mertens de Wilmars, președinte, P. Pescatore, A. O'Keefe și U. Everling, președinți de cameră, Mackenzie Stuart, G. Bosco, O. Due, K. Bahlmann și Y. Galmot, judecători,

avocat general: domnul G. Reischl

---

<sup>1</sup> Limba de procedură: italiana.

grefier: domnul P. Heim

pronunță prezenta

## HOTĂRÂRE

- 1 Prin ordonanța din 21 mai 1981, primită la Curte la 6 octombrie 1981, Corte Suprema di Cassazione a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, patru întrebări preliminare privind:
  - pe de o parte, interpretarea articolelor 90, 113 și 177 din Tratatul CEE, a Regulamentului nr. 542/69 al Consiliului din 18 martie 1969 privind tranzitul comunitar (JO L 77, p. 1) și a Regulamentului nr. 2813/72 al Consiliului din 21 noiembrie 1972 privind încheierea unui acord între Comunitatea Economică Europeană și Republica Austria privind aplicarea normelor referitoare la tranzitul comunitar (JO L 294, p. 86);
  - pe de altă parte, efectul pe care Acordul General pentru Tarife și Comerț din 30 octombrie 1947 (denumit în continuare acordul general) îl are în cadrul Comunității și interpretarea articolului V din acest acord privind libertatea de tranzit,

pentru a putea analiza compatibilitatea cu dreptul comunitar și, eventual, cu normele acordului general a percepției de taxe la încărcarea și descărcarea de mărfuri, impuse în temeiul Decretului-lege nr. 47 din 28 februarie 1974, transformat în Legea nr. 117 din 16 aprilie 1974 (denumit în continuare Decretul-lege nr. 47), pentru petrolul transportat prin conducta transalpină către Republica Federală Germania și Republica Austria.

- 2 Din dosar reiese că aceste întrebări au fost adresate în cadrul mai multor litigii între Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (SIOT), societate de naționalitate italiană care și-a asumat construirea și exploatarea secțiunii conductei transalpine de pe teritoriul italian, între Trieste și frontiera austriacă, pe de o parte și Ministerul de Finanțe, Ministerul Marinei Comerciale, Autoritatea Vamală din Trieste și Autoritatea Portuară Autonomă din Trieste, pe de altă parte, privind perceperea taxelor care fac obiectul litigiului, aplicate țiteiului descărcat în instalațiile SIOT și destinat rafinăriiilor situate, o parte, în Republica Federală Germania și, altă parte, în Republica Austria.

Cu privire la faptele aflate la originea litigiului

- 3 Trebuie reamintit faptul că, anterior aplicării decretului-lege care se găsește la originea litigiului, Italia a perceput, în temeiul Legii nr. 82 din 9 februarie 1963, un „drept de descărcare” pentru mărfurile importate și o taxă denumită „portuară” pentru mărfurile, indiferent de proveniența sau destinația acestora, încărcate sau descărcate în anumite porturi, printre care și portul Trieste. Prima dintre aceste taxe nu se aplica țiteiului descărcat de SIOT deoarece acesta nu era destinat importului; în ceea ce privește a doua taxă, legea conținea o scutire expresă în favoarea mărfurilor care se găseau în tranzit în portul Trieste.
- 4 În Hotărârea preliminară din 10 octombrie 1973 (Variola/Amministrazione Italiana delle Finanze, cauza 34/73, Recueil 1973, p. 981), Curtea a recunoscut că o taxă de tipul celei menționate prima, care se aplică în special produselor importate, trebuie să fie

privită ca o taxă cu efect echivalent unui drept vamal și, prin urmare, este incompatibilă cu dreptul comunitar. În aceeași perioadă, Comisia a introdus o acțiune în neîndeplinirea obligațiilor de stat membru, pe tema aceleiași „drept de descărcare”, menționat cu nr. 172/73 (JO C 99, 20.11.1973, p. 4). Ca urmare a hotărârii citate, Italia și-a modificat legislația prin Decretul-lege nr. 47. Dreptul de descărcare a fost înlocuit cu o „taxă de stat de descărcare și încărcare”, denumită în continuare „taxă fiscală”, aplicabilă indiferent de proveniența și destinația mărfurilor. Comisia a considerat că, în urma acestei transformări a taxei aflate în litigiu, încălcarea dreptului comunitar a fost eliminată și, în consecință, aceasta și-a retras acțiunea (JO C 69, 14.6.1974, p. 5). În ceea ce privește „taxa portuară”, aceasta a fost menținută în conformitate cu dispozițiile legii din 1963, însă excepția prevăzută anterior în favoarea tranzitului prin portul Trieste a fost eliminată.

- 5 După punerea în aplicare a Decretului-lege nr. 47, administrația fiscală italiană a solicitat plata a două taxe – „taxa fiscală” și „taxa portuară” – pentru țițeiul descărcat în instalațiile SIOT și expedit prin conducta transalpină. SIOT a introdus mai multe acțiuni în fața Tribunale (Tribunalul) din Trieste pentru perioade din intervalul 1974 și 1975; apoi a plătit taxele sub rezervă, așteptând soluționarea acestor litigii. Întrucât acțiunile au fost respinse de tribunal, SIOT a introdus mai multe apeluri în fața Corte d'Appello (Curtea de Apel) din Trieste care, la rândul său, a respins apelurile prin hotărâri succesive. În urma acestor hotărâri, mai multe recursuri au fost introduse în fața Corte Suprema di Cassazione.
- 6 În conformitate cu ordonanța de trimitere, SIOT a invocat, pe lângă motivele întemeiate pe dreptul intern, diverse motive întemeiate, pe de o parte, pe dreptul comunitar și, pe de altă parte, pe acordul general, conform cărora taxele aflate în litigiu
  - 1) nu trebuie să fie considerate impozite interne ci taxe cu efect echivalent drepturilor vamale, ceea ce constituie o încălcare a articolelor 12 și 13 din Tratatul CEE;
  - 2) sunt incompatibile cu regimul libertății de tranzit prevăzut de articolul V din acordul general;
  - 3) sunt incompatibile cu regimul tranzitului comunitar, astfel cum este definit acesta de Regulamentul nr. 542/69, și cu acordul de tranzit încheiat între Comunitate și Austria, pus în aplicare în temeiul Regulamentului nr. 2813/72;
  - 4) afectează politica comercială a Comunității și constituie, prin urmare, o încălcare a articolului 113 din Tratatul CEE;
  - 5) provoacă denaturări grave ale concurenței contrare articolului 90 alineatul (1) din Tratatul CEE prin faptul că asigură serviciilor portuare publice avantaje financiare pe seama unei întreprinderi private autorizate să administreze și să utilizeze propriile sale servicii pentru operațiunile de descărcare corespondente.
- 7 Corte Suprema di Cassazione, considerând că drepturile în cauză constituie impozite aplicate mărfurilor încărcate și descărcate și că acestea sunt aplicate tuturor acestor mărfuri, indiferent de proveniența sau destinația acestora, a hotărât că drepturile aflate în litigiu nu constituie taxe la import, ci impozite interne, în sensul articolului 95 din tratat și al articolului III din acordul general.

- 8 Pe baza acestor aprecieri, Corte Suprema di Cassazione a estimat că există probleme de interpretare la nivelul dreptului comunitar în ceea ce privește regulamentul privind tranzitul comunitar, acordul de tranzit cu Austria, normele privind politica comercială comună, consacrate la articolul 113, și regulile de concurență care fac obiectul articolului 90 din tratat.
- 9 De asemenea, aceasta consideră că există o problemă în ceea ce privește pretinsa incompatibilitate a taxelor aflate în litigiu cu articolul V din Acordul general privind libertatea de tranzit. Ținând seama de diferența de orientare exprimată, în ceea ce privește efectele interne ale acordului general, între jurisprudența Corte Suprema di Cassazione și jurisprudența Curții de Justiție, astfel cum apare în Hotărârile din 12 decembrie 1972 (International Fruit Company/Produktschap voor Groeten en Fruit, cauzele conexe 21/72 - 24/72, Recueil 1972, p. 1219), 24 octombrie 1973 (Schlüter/Hauptzollamt Lörrach, cauza 9/73, Recueil 1973, p. 1135) și 11 noiembrie 1975 (Nederlandse Spoorwegen/Inspecteur der Invoerrechten en Accijnzen, cauza 38/75, Recueil 1975, p. 1439), aceasta consideră că este necesar, în prezent, ca această problemă să fie regândită, ținând seama de faptul că statele membre au fost înlocuite de către Comunitate în angajamentele asumate în baza acordului general, astfel cum a afirmat Curtea de Justiție în hotărârile citate.
- 10 Pentru a soluționa aceste probleme, Corte Suprema di Cassazione a formulat patru întrebări preliminare, redactate după cum urmează:
  - a) Cu titlu preliminar: Întrucât Comunitatea s-a substituit statelor membre în ceea ce privește respectarea angajamentelor prevăzute de GATT, dispozițiile acestuia fac parte din actele a căror interpretare ține de competența atribuită Curții de Justiție prin articolul 177 din tratat de a hotărî cu privire la cererile de pronunțare a unei hotărâri preliminare, chiar și în cazul în care i se solicită instanței naționale să le aplice sau, în orice caz, să le interpreteze în funcție de raporturile dintre persoanele de drept privat, în alte scopuri decât acela de a aprecia validitatea sau invaliditatea unui act comunitar?
  - b) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea precedentă: Care sunt, după caz (și, în cazul în care variază în timp, în ce ordine cronologică), efectele care rezultă, în interiorul ordinii juridice a Comunității și a statelor membre, din faptul că statele membre au fost înlocuite de către Comunitate în ceea ce privește respectarea angajamentelor prevăzute de GATT? În special, instanța națională, în scopul deducerii, pe baza acestora, a unui temei pentru interpretarea unei dispoziții naționale ulterioare contrare dispozițiilor din acord sau a unei norme pentru aplicarea acesteia, trebuie să considere – respectând repartizarea competențelor stabilită de articolul 177 din tratat – că GATT, în special în raport cu dispozițiile menționate în întrebarea următoare, are valoarea unui simplu angajament internațional, fără a produce efecte directe în ordinea juridică internă, sau produce efecte în interiorul acesteia în raporturile dintre persoanele de drept privat și, în această a doua situație, într-o poziție de egalitate sau de supremație în raport cu dispoziția națională contrară?
  - c) De asemenea, în cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea a) și indiferent de răspunsul la întrebarea b), în scopul furnizării de indicații utile pentru instanța națională în vederea interpretării dispoziției naționale: În conformitate cu reglementarea enunțată la articolul V alineatul (3) din GATT în ceea ce privește mărfurile provenite din țări care nu sunt părți la acordul general, dar destinate

pieței țărilor care sunt părți la acesta, îi este interzis organului legislativ național și, după caz, în ce limite și în ce condiții, să prevadă aplicarea de taxe [precum taxa fiscală pentru mărfurile descărcate și încărcate în toate porturile maritime naționale și taxa portuară pentru mărfurile descărcate și încărcate doar în unele dintre acestea, prevăzute la articolul 2 alineatele (1) și (2) din Decretul-lege nr. 47 din 28.2.1974, transformat în Legea nr. 117 din 16.4.1974] atât pentru produsele din producția internă sau produsele considerate din producția internă, cât și pentru produsele importate, cu ocazia operațiunilor de descărcare și de încărcare a acestor produse în porturile maritime ale țării parte la acordul general, taxe care se aplică produsului importat chiar și atunci când, provenind dintr-o țară terță, acesta se găsește doar în tranzit pe teritoriul național, deoarece este destinat unei alte țări parte la acordul general, și chiar și atunci când — în special în ceea ce privește acele taxe care sunt prevăzute pentru anumite porturi, gestionate de instituții publice autonome, cărora taxele respective le sunt în parte destinate — operațiunile de descărcare, încărcare și expediere ulterioară către piața de destinație definitivă sunt efectuate exclusiv de operatorul economic prin intermediul structurilor și instalațiilor construite, gestionate și întreținute chiar de operator, fără ca instituția publică portuară să fi prestat vreun serviciu direct și specific?

d) Independent de răspunsurile la întrebările a), b) și c):

1. În conformitate cu principiile din care se inspiră ordinea juridică comunitară în domeniul liberei concurențe și al politicii comerciale comune, în ceea ce privește, în special, normele enunțate la articolul 90 alineatul (1) și la articolul 113 alineatul (1) din tratat și în raport cu regimul specific al tranzitului comunitar definit de Regulamentul nr. 342/69 al Consiliului din 18 martie 1969 și de Regulamentul nr. 2813/72 al Consiliului din 21 noiembrie 1972, îi este interzis organului legislativ național și, după caz, în ce limite și în ce condiții și pe baza căror cerințe, în special formale, privind proveniența mărfurilor și regimul de tranzit al acestora, să prevadă impunerea de drepturi [precum taxa fiscală pentru mărfurile descărcate și încărcate în toate porturile maritime naționale și taxa portuară pentru mărfurile descărcate și încărcate doar în unele dintre acestea, prevăzute la articolul 2 alineatele (1) și (2) din Decretul-lege nr. 47 din 28.2.1974, transformat în Legea nr. 117 din 16.4.1974] atât pentru produsele din producția internă sau produsele considerate din producția internă, cât și pentru produsele importate, cu ocazia operațiunilor de descărcare și de încărcare a acestor produse în porturile maritime ale țării membre, drept care se aplică produsului importat chiar și atunci când, provenind dintr-o țară terță, acesta se găsește doar în tranzit pe teritoriul național, deoarece este destinat pieței din Republica Federală Germania și pieței din Austria, și chiar și atunci când — în special în ceea ce privește acele drepturi care sunt prevăzute pentru anumite porturi, gestionate de instituții publice autonome, cărora taxele respective le sunt în parte destinate — operațiunile de descărcare, încărcare și expediere ulterioară către piața de destinație definitivă sunt efectuate exclusiv de operatorul economic prin intermediul structurilor și instalațiilor construite, gestionate și întreținute chiar de operator, fără prestarea vreunui serviciu direct sau specific de instituția publică portuară?

2. În cazul interzicerii unor asemenea impuneri, persoana de drept privat dispune de o cale de atac în fața instanței naționale pentru recuperarea sumelor plătite sau pentru a se opune plății cerute de stat?
11. Întrucât Tratatul CEE nu definește în mod expres regimul mărfurilor în tranzit, Corte Suprema di Cassazione a ținut seama, în primul rând, de efectul și de interpretarea acordului general care, spre deosebire de dreptul comunitar, conține, la articolul V, dispoziții explicite privind această problemă. Doar în al doilea rând Corte Suprema di Cassazione a adresat întrebări privind elementele de drept comunitar care, în opinia sa, pot avea o relevanță în această problemă, anume articolul 113 privind politica comercială comună, articolul 90 privind regulile de concurență aplicabile întreprinderilor publice, regulamentul privind tranzitul comunitar și acordul de tranzit încheiat cu Austria.
12. În ceea ce privește aplicarea articolului V din acordul general, trebuie remarcat că, în temeiul articolului XXIV alineatul (8) din același acord, Comunitatea trebuie considerată un teritoriu vamal unic, întrucât este întemeiată, în conformitate cu articolul 9 din Tratatul CEE, pe principiul uniunii vamale. Rezultă că normele din acordul general reglementează doar raporturile Comunității cu celelalte părți contractante, dar acestea nu pot fi aplicate în interiorul Comunității.
13. Curtea consideră indicat, din acest motiv, să stabilească, în primul rând, regimul mărfurilor în tranzit doar din perspectiva dreptului comunitar. Prin urmare, aceasta examinează mai întâi a patra întrebare, d), coroborată cu cea de-a treia, c), făcând distincție între regimul mărfurilor aflate în tranzit către un stat membru, în acest caz Republica Federală Germania sau al celor aflate în tranzit către un stat terț, respectiv Austria.

#### Cu privire la regimul tranzitului comunitar

14. Prin *întrebarea d)* Corte Suprema di Cassazione urmărește să știe dacă perceperea, pentru mărfurile în tranzit, a taxelor aplicate pe motivul încărcării sau descărcării, percepute pentru toate mărfurile, fără distincție, indiferent de proveniența și destinația acestora, este compatibilă cu principiile din care se inspiră ordinea juridică comunitară și, în special, cu Regulamentul nr. 542/69 privind tranzitul comunitar, dacă operațiunile de descărcare, încărcare și expediere ulterioară către piața de destinație definitivă sunt efectuate exclusiv de operatorul economic prin intermediul structurilor și instalațiilor construite, gestionate și întreținute chiar de acesta, fără prestarea vreunui serviciu direct sau specific de o instituție publică portuară.
15. Prin *întrebarea c)* Corte Suprema di Cassazione întreabă dacă astfel de taxe sunt compatibile cu articolul V alineatul (3) din acordul general.
16. Uniunea vamală înființată prin titlul I capitolul 1 partea a doua din Tratatul CEE implică în mod necesar asigurarea liberei circulații a mărfurilor între statele membre. Această libertate nu poate fi completă dacă statele membre dispun de posibilitatea de a restricționa în orice fel circulația mărfurilor în tranzit. Prin urmare, trebuie recunoscută, ca o consecință a uniunii vamale și în interesul reciproc al statelor membre, existența unui principiu general al libertății de tranzit a mărfurilor în interiorul Comunității. Mai mult, acest principiu este confirmat de referirea făcută la „tranzit” în articolul 36 din tratat.

- 17 În această privință trebuie notat că același principiu general al libertății a inspirat și Regulamentul nr. 542/69 privind tranzitul comunitar, precum și Regulamentul nr. 222/77 al Consiliului din 13 decembrie 1976 (JO L 38, p. 1), care îl înlocuiește; aceste regulamente au stabilit diverse măsuri administrative destinate facilitării acestui tranzit. Preambulurile celor două regulamente leagă, într-adevăr, măsurile adoptate pentru facilitarea tranzitului de existența uniunii vamale, de unitatea teritoriului vamal și de necesitatea unei libertăți complete a circulației mărfurilor în interiorul Comunității.
- 18 De asemenea, trebuie subliniat, astfel cum a făcut Curtea în Hotărârea din 13 decembrie 1973 (Social Fonds voor de Diamantarbeiders/N.V. Indiamex and Association de fait De Belder, cauzele conexate 37/73 și 38/73, Recueil 1973, p. 1609), că, cu toate că interzicerea taxelor cu efect echivalent drepturilor vamale nu figurează decât în secțiunea 1 din capitolul privind uniunea vamală (articolele 12-17) din tratat, secțiunea privind produsele care se găsesc în liberă circulație în statele membre și nu în secțiunea 2 din același capitol (articolele 18-29) privind produsele importate direct dintr-o țară terță, acest lucru nu înseamnă că asemenea taxe pot fi instituite sau menținute în legătură cu aceste produse. Astfel cum se amintește și în hotărârea citată anterior, stabilirea Tarifului Vamal Comun urmărește realizarea egalizării taxelor vamale pe care le suportă la frontierele comunitare produsele importate din țările terțe, pentru a evita orice deviere a traficului comercial în raporturile cu aceste țări și orice denaturare în libera circulație internă sau în condițiile de concurență. Din motive identice, absența, în aceleași dispoziții, a unei interdicții exprese a taxelor de tranzit nu trebuie să însemne că asemenea taxe pot fi instituite sau menținute de statele membre, întrucât principiul pe care se bazează acestea este incompatibil cu o uniune vamală și, *a fortiori*, cu principiul liberei circulații a mărfurilor, care constituie temeiul pieței comune.
- 19 Prin urmare, trebuie admis faptul că statele membre aduc atingere principiului libertății tranzitului comunitar în cazul în care acestea aplică, pentru mărfurile aflate în tranzit pe teritoriul acestora, drepturi de tranzit sau orice alte impuneri în ceea ce privește tranzitul.
- 20 Cu toate acestea, perceperea de drepturi sau redevențe care reprezintă costuri de transport sau costul altor prestații legate de tranzit nu trebuie considerată ca fiind incompatibilă cu libertatea tranzitului astfel înțeleasă.
- 21 În acest sens, trebuie să se remarce faptul că luarea în considerare a acestor prestații nu trebuie să fie limitată la serviciile legate în mod direct și specific de circulația mărfurilor, astfel cum se arată în întrebarea adresată de Corte Suprema di Cassazione. De asemenea, drepturile și redevențele bazate pe avantajele mai generale, care rezultă din utilizarea apelor sau instalațiilor portuare a căror navigabilitate și întreținere se află în sarcina autorităților publice, trebuie considerate ca reprezentând costuri de transport.
- 22 În cele din urmă, se poate constata că principiile derivate din dreptul comunitar, în ceea ce privește regimul fiscal al mărfurilor în tranzit, coincide, în esență, cu regulile rezultate din practica convențională internațională în domeniu.
- 23 Prin urmare, răspunsul la întrebarea adresată trebuie să fie acela că existența, în cadrul Comunității, a unei uniuni vamale, caracterizate prin libera circulație a mărfurilor, implică libertatea tranzitului comunitar. Din această libertate rezultă că un stat membru nu trebuie să aplice drepturi de tranzit sau orice altă impunere în ceea ce privește tranzitul pentru mărfurile aflate în tranzit pe teritoriul acestuia și care provin dintr-un alt

stat membru sau au ca destinație un alt stat membru. Cu toate acestea, perceperea de drepturi sau redevențe reprezentând costuri de transport sau costul altor prestații legate de tranzit nu trebuie să fie considerată ca incompatibilă cu libertatea tranzitului astfel definită, având în vedere că trebuie luate în considerare, în acest scop, nu doar prestațiile directe și specifice legate de circulația mărfurilor, ci și avantajele mai generale care rezultă din utilizarea apelor sau instalațiilor portuare a căror navigabilitate și întreținere se află în sarcina autorităților publice.

- 24 Este de competența instanței naționale să stabilească, având în vedere toate circumstanțele cauzei, compatibilitatea taxelor aflate în litigiu cu libertatea de tranzit astfel definită.
- 25 Din cele menționate anterior rezultă că întrebarea adresată în legătură cu articolul 90 alineatul (1) din tratat este fără obiect.

#### Cu privire la regimul tranzitului în raporturile cu Austria

- 26 Întrebările c) și d), în ceea ce privește regimul petrolului în tranzit către Austria, se referă, în esență, la interpretarea normelor comunitare care instituie o politică comercială comună, prevăzută la articolul 113 din tratat. *Întrebarea d)* urmărește să afle dacă perceperea taxelor descrise mai sus este compatibilă cu articolul 113 și cu acordul de tranzit încheiat de Comunitate cu Austria, care face obiectul Regulamentului nr. 2813/72, adoptat pe baza acestui articol. În consecință, *întrebarea c)* trebuie înțeleasă ca urmărind, de asemenea, să stabilească dacă perceperea taxelor aflate în litigiu pentru petrolul destinat Austriei este compatibilă cu articolul V alineatul (3) din acordul general, având în vedere că, în ceea ce privește Austria, Comunitatea este obligată să respecte dispozițiile acordului general.
- 27 În această privință, trebuie remarcat faptul că acordul de tranzit încheiat cu Austria nu cuprinde nici un angajament specific între părți cu privire la regimul fiscal al mărfurilor în tranzit. Singura dispoziție care trebuie luată în considerare în această privință este, prin urmare, articolul V din acordul general în temeiul căruia „există libertate de tranzit pe teritoriul părților contractante pentru traficul în tranzit către sau dinspre teritoriul altor părți contractante” (alineatul 2). În conformitate cu alineatul (3) din același articol, la care a făcut referire Corte Suprema di Cassazione, între părțile contractante este interzisă perceperea oricărui drept vamal, a oricărui drept de tranzit și a oricărei alte impunerii în ceea ce privește tranzitul, cu excepția cheltuielilor de transport, a redevențelor care corespund cheltuielilor administrative ocazionate de tranzit sau a costului serviciilor oferite.
- 28 Întrucât această dispoziție nu poate avea efect direct în cadrul dreptului comunitar pentru motivele indicate de Curte în Hotărârea din 12 decembrie 1972 (International Fruit Company/Produktschap voor Groeten en Fruit, cauzele conexe 21/72 - 24/72, Recueil 1972, p. 1219) și care rămân valabile, persoanele de drept privat nu o pot invoca pentru a contesta perceperea unei taxe, precum dreptul de încărcare și de descărcare, pentru mărfurile în tranzit către Austria. Această constatare nu afectează cu nimic obligația Comunității de a asigura, în raporturile acesteia cu statele terțe, părți la acordul general, respectarea dispozițiilor acordului general.
- 29 În ceea ce privește articolul 113 din tratat, cu toate că atribuie Comunității competențe care îi permit adoptarea oricăror măsuri adecvate în domeniul politicii comerciale



comune, trebuie constatat, cu toate acestea, că această dispoziție nu oferă niciun criteriu juridic suficient de precis pentru a permite efectuarea unei aprecieri cu privire la regimul de tranzit contestat.

- 30 Prin urmare, răspunsul la întrebarea adresată trebuie să fie acela că nu există nicio normă care poate fi invocată de persoanele de drept privat pentru contestarea percepției unei taxe, precum drepturile de încărcare sau de descărcare aflate în litigiu, pentru mărfurile în tranzit către Austria.
- 31 În concluzie, rezultă că, în lipsa aplicabilității articolului V din acordul general la tranzitul comunitar și în lipsa efectului direct al aceleiași dispoziții în ceea ce privește tranzitul către Austria, întrebările a) și b) sunt fără obiect.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 32 Cheltuielile efectuate de Guvernul Republicii Federale Germania, de Guvernul Republicii Franceze, de Guvernul Republicii Italiene, de Guvernul Regatului Danemarcei, de Guvernul Regatului Țărilor de Jos, de Guvernul Regatului Unit și de Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către Corte Suprema di Cassazione, prin ordonanța din 21 mai 1981, hotărăște:

- 1) **Existența, în cadrul Comunității, a unei uniuni vamale, caracterizate prin libera circulație a mărfurilor, implică libertatea tranzitului comunitar. Din această libertate rezultă că un stat membru nu trebuie să aplice drepturi de tranzit sau orice altă impunere în ceea ce privește tranzitul pentru mărfurile aflate în tranzit pe teritoriul acestuia și care provin dintr-un alt stat membru sau au ca destinație un alt stat membru.**

**Cu toate acestea, perceperea de drepturi sau redevențe reprezentând costuri de transport sau costul altor prestații legate de tranzit nu trebuie să fie considerată incompatibilă cu libertatea tranzitului astfel definită, având în vedere că trebuie luate în considerare, în acest scop, nu doar prestațiile directe și specifice legate de circulația mărfurilor, ci și avantajele mai generale care rezultă din utilizarea apelor sau instalațiilor portuare a căror navigabilitate și întreținere se află în sarcina autorităților publice.**

- 2) **Nu există nici o normă care poate fi invocată de persoanele de drept privat pentru contestarea percepției unei taxe, precum drepturile de încărcare sau de descărcare percepute în Italia în temeiul Decretului-lege nr. 47 din 28 februarie 1974, transformat în Legea nr. 117 din 16 aprilie 1974, pentru mărfurile în tranzit către Austria.**

Mertens de Wilmars  
Mackenzie Stuart

Pescatore  
Bosco

Due

O'Keeffe  
Bahlmann

Everling  
Galmot

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 16 martie 1983.

Grefier  
P. Heim

Președinte  
J. Mertens de Wilmars