

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)  
17 iulie 1997\*

**GT-Link A/S**  
**împotriva**  
**De Danske Statsbaner (DSB)**

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare, formulată de Østre Landsret)

„Transport maritim – Taxe portuare pentru nave și mărfuri – Suprataxă la import – Abuz de poziție dominantă”

În cauza C-242/95,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CE, de către Østre Landsret (Danemarca), de pronunțare, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe între

**GT-Link A/S**

și

**De Danske Statsbaner (DSB),**

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolelor 9–13, 84, 86, 90 și 95 din Tratatul CEE,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnii G. F. Mancini, președinte de cameră, J. L. Murray și P. J. G. Kapteyn (raportor), judecători,

avocat general: domnul F. G. Jacobs,  
grefier: domnul H. von Holstein, grefier adjunct,

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

- pentru GT-Link A/S, de către Anders Torbøl, avocat în Copenhaga,
- pentru De Danske Statsbaner (DSB), de către Ulrik Lett și Anne Rubach-Larsen, avocați în Copenhaga,
- pentru Comisia Comunităților Europene, de către domnii Hans Peter Hartvig, consilier juridic, Anders Christian Jessen, Enrico Traversa și Richard Lyal, membri ai Serviciului juridic, în calitate de agenți,

având în vedere raportul de ședință,

---

\* Limba de procedură: daneza.

după ascultarea observațiilor orale ale GT-Link A/S și ale Comisiei, prezentate în ședința din 9 ianuarie 1997,

după ascultarea concluziilor avocatului general, prezentate în ședința din 27 februarie 1997,

pronunță prezenta

### **Hotărâre**

- 1 Prin Ordonanța din 30 iunie 1995, primită la Curte la 11 iulie 1995, Østre Landsret a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CE, mai multe întrebări preliminare privind interpretarea articolelor 9–13, 84, 86, 90 și 95 din Tratatul CEE.
- 2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul unui litigiu între GT-Link A/S (denumită în continuare „GT-Link”), o societate pe acțiuni daneză care oferă servicii de feribot din 1987, între Gedser (Danemarca) și Travemünde (fosta Germanie de Vest) și, din 1990, între Gedser și Rostock (fosta Germanie de Est), și De Danske Statsbaner, Societatea Națională a Căilor Ferate Daneze (denumită în continuare „DSB”), cu privire la perceperea de către aceasta din urmă, de la GT-Link, a unor taxe portuare datorate pentru utilizarea portului Gedser, al cărui proprietar este DSB. DSB, care aparține statului danez, oferă, pe lângă transporturile feroviare, servicii de feribot cu plecare din porturile care îi aparțin, inclusiv cel din Gedser.
- 3 În Danemarca, autorizația de înființare a unui port comercial, adică un port utilizat pentru transportul comercial de mărfuri, vehicule și persoane, este acordată de ministrul Transporturilor. Conform sistemului de proprietate și control, se poate face distincție între porturile aflate sub control local, care constituie entități administrative autonome, subordonate autorității locale, portul Copenhaga, care beneficiază de un regim juridic special, porturile de stat, care sunt subordonate Ministerului Transporturilor, respectiv DSB, și porturile private, care sunt operate de proprietari în conformitate cu condițiile stabilite în autorizația corespunzătoare.
- 4 O parte din resursele porturilor provin din taxele pe care le plătesc utilizatorii pentru folosirea acestora. Astfel, trebuie să se plătească taxe pe nave și pe mărfuri pentru acostare, precum și pentru îmbarcarea și debarcarea mărfurilor, vehiculelor sau persoanelor. Se impun taxe speciale pentru utilizarea macaralelor, antrepozitelor sau a instalațiilor de depozitare.
- 5 În temeiul Legii nr. 239 din 12 mai 1976 privind porturile comerciale (*Lovtidende A* de 1976, p. 587, denumită în continuare „legea din 1976”), aplicabilă până la 31 decembrie 1990, ministrului competent, de acum înainte ministrul Transporturilor, îi revenea sarcina de a stabili cuantumul taxelor pe nave și mărfuri, în urma negocierii acestora cu conducerea porturilor comerciale. Conform practicii la nivel de minister, cuantumul taxelor erau calculate pe baza situației economice a celor mai importante 22 de porturi provinciale din perspectiva volumului traficului comercial și erau stabilite astfel încât să permită porturilor să își acopere cheltuielile de funcționare și de întreținere, precum și să asigure, într-o măsură rezonabilă, autofinanțarea extinderilor și modernizărilor necesare.
- 6 Taxele pe nave și mărfuri erau precizate într-un regulament pentru fiecare port, care se întocmea în conformitate cu un regulament comun, elaborat de ministrul competent pentru toate porturile comerciale.
- 7 În temeiul reglementării în vigoare la vremea faptelor din acțiunea principală, taxa pe nave era obligatorie pentru toate navele și ambarcațiunile, precum și pentru orice instalație flotantă

ancorată în port sau în canalul amenajat pentru accesul în port. Aceasta se calcula pe baza unui quantum fix pe tonă deadweight (TDW) sau tonă registru brut (TRB), fie pentru fiecare intrare în port, fie sub forma unei taxe lunare. Navele sub 100 TDW/TRB erau scutite de plata taxei pe nave.

- 8 Taxa pe mărfuri era obligatorie pentru toate mărfurile încărcate, descărcate sau îmbarcate ori debarcate în alt mod în port sau în canalele amenajate pentru accesul în port. Aceasta reprezenta un anumit quantum pe tonă. Erau prevăzute scutiri sau tarife speciale pentru anumite mărfuri. În conformitate cu această reglementare, taxa pe mărfuri trebuia să fie plătită de navă sau de agentul local al acesteia înainte de plecare, dar era datorată de către destinatarul și respectiv de către expeditorul mărfurilor, asupra cărora putea fi repercutată.
- 9 În timpul perioadei relevante pentru acțiunea principală, taxei percepute pe mărfurile importate din străinătate i se adăuga o suprataxă de 40 %. Rezultă din ordonanța de trimitere că această suprataxă la import de 40 % a fost introdusă în cadrul unei ajustări generale a nivelului tarifelor portuare, realizată în 1956 pe baza unui raport al comisiei pentru tarifele porturilor și podurilor, înființată în 1954 de Ministerul Lucrărilor Publice.
- 10 Potrivit acestei comisii, majorarea considerată necesară a acestor tarife trebuia să fie aplicată atât taxelor pe mărfuri, cât și taxelor pe nave, însă trebuia „să fie efectuată astfel încât obiectivul acesteia – creșterea veniturilor porturilor – să nu fie compromis de o deviere totală sau parțială a traficului din porturi, marfa urmând să fie expediată pe cale rutieră sau ferată”. Astfel, comisia pentru tarifele porturilor și podurilor a propus, în ceea ce privește taxele pe mărfuri, „să se concentreze pe comerțul exterior, având în vedere că cea mai mare parte a mărfurilor importate în Danemarca sunt de obicei transportate pe mare și, prin urmare, este posibil, într-o anumită măsură, să nu se țină seama de pericolul ca traficul respectiv să fie deviat din porturi numai din cauza unei majorări a taxei pe mărfuri”. Comisia respectivă a considerat, în plus, că „soluția cea mai potrivită pentru a obține venituri suplimentare prin intermediul taxelor pe mărfuri [era de a majora] aceste taxe exclusiv în ceea ce privește mărfurile importate”, având în vedere că taxa aplicată produselor importate, precum îngrășămintele și furajele pentru sectorul agricol și materiile prime pentru sectorul industrial, era mai mică decât taxa aplicată produselor finite și că o majorare a taxei de import are, prin urmare, un impact mult mai limitat asupra sectoarelor de activitate în cauză decât o majorare a taxei de export. În cele din urmă, riscul ca traficul intern să fie deviat din porturi în avantajul transportului terestru a determinat comisia pentru tarifele porturilor și podurilor să propună, pe de o parte, ca vasele mici să fie scutite de majorarea preconizată a taxelor pe nave și, pe de altă parte, vaselor sub 100 tone să li se acorde rate inferioare celor acordate de regulă vaselor sub 100 de tone.
- 11 Suprataxa la import de 40 % a fost eliminată de ministrul Transporturilor cu efect de la 1 aprilie 1990.
- 12 În temeiul articolului 1 alineatul (3) din legea din 1976, ministrul competent putea decide să scutească anumite porturi de aplicarea legii în cauză. Ministrul a făcut acest lucru în privința porturilor care aparțin DSB, inclusiv Gedser. Totuși, prin regulament ministerial, aceste porturi erau subordonate unor norme similare care stabileau taxele portuare la același nivel cu taxele valabile pentru porturile comerciale cărora li se aplica legea.
- 13 În temeiul reglementării aplicabile, la vremea faptelor din acțiunea principală, porturilor Gedser și Rødby, care aparțin, de asemenea, DSB, taxa pe nave pentru traficul cu feribotul consta într-o taxă lunară de 830 öre pe TDW/TRB pentru fiecare vas, care acorda dreptul la

un număr nelimitat de intrări în port în cursul lunii respective. Cu rezerva a două excepții, taxa pe mărfuri se ridică la 940 ore pe tonă.

- 14 Această reglementare prevedea că, pentru mărfurile transportate cu autovehiculele înmatriculate pe feriboturi operate de GT-Link, pe ruta Gedser-Travemünde, taxa pe mărfuri trebuia plătită către DSB, în contul portului Gedser, pe baza unei situații financiare care trebuia întocmită săptămânal de GT-Link. Aceasta prevedea totodată că navele DSB, inclusiv cele pe care le închiria, erau scutite de plata taxelor portuare, indiferent dacă erau utilizate ca nave de semnalizare sau în alt mod. În plus, navele care aparțineau lui Deutsche Fähreresellschaft Ostsee mbH (DFO), filială a Deutsche Bahn (DB), Societatea Națională a Căilor Ferate Germane, erau, de asemenea, scutite de plata taxelor portuare, după cum navele DSB erau scutite de plata respectivelor taxe în porturile care aparțineau Deutsche Bahn.
- 15 Dreptul GT-Link de a utiliza portul Gedser rezulta dintr-un contract încheiat între aceasta și DSB. Contractul prevedea că GT-Link era obligată să plătească portului taxe pe nave și pe mărfuri, în conformitate cu reglementarea în vigoare.
- 16 Prin cererea depusă la 27 septembrie 1989 la Østre Landsret, GT-Link a solicitat ca DSB să fie obligată să îi ramburseze, în principal, suma de 30 396 000 DKR din cuantumul total al taxelor portuare pe care le-a plătit între 18 februarie 1987 și 31 decembrie 1989, iar în subsidiar, rambursarea suprataxe la import pe care a plătit-o în cursul aceleiași perioade, respectiv suma de 6 016 000 DKR.
- 17 În sprijinul pretențiilor principale, GT-Link a susținut că taxele portuare percepute de DSB erau contrare articolului 86 din tratat. Aceasta a susținut că DSB, în calitate de proprietar unic al porturilor Rødby și Gedser, deține o poziție dominantă pe piața relevantă în speță, și anume piața prestărilor de servicii portuare în ceea ce privește feriboturile destinate traficului rutier între Danemarca și Germania, și că DSB abuzează de această poziție dominantă prin perceperea unor taxe portuare inechitabile, fapt confirmat de situația contabilă pe care GT-Link a trebuit să o reconstituie, deoarece DSB nu prezentase documentele contabile relevante referitoare la exploatarea portului Gedser. În sprijinul pretențiilor sale subsidiare, GT-Link a susținut că suprataxa la import, reprezentând 40 % din taxa pe mărfuri, era contrară fie articolelor 9–13, fie articolului 95 din tratat.
- 18 DSB a contestat incompatibilitatea cu articolul 86 din tratat a taxelor portuare pe care le-a perceput. În primul rând, aceasta nu deține nicio poziție dominantă pe piața relevantă în acțiunea principală, și anume operarea terminalelor de transport maritim, terestru și aerian între Germania, pe de o parte, și Danemarca și Suedia, pe de altă parte. În plus, aceasta susține că GT-Link nu a reușit să demonstreze că taxele portuare erau inechitabile în raport cu serviciile oferite, având în vedere că situația contabilă reconstituită de GT-Link se baza pe informații incorecte și omitea, în special, faptul că perceperea taxelor portuare îi permite proprietarului unui port să obțină resurse suficiente nu numai pentru a acoperi costurile de exploatare a portului, ci și pentru a finanța recondiționarea și înlocuirea echipamentelor portuare. În cele din urmă, DSB a susținut că portul Gedser constituie o întreprindere care intră sub incidența articolului 90 alineatul (2) din tratat și taxele portuare percepute erau necesare pentru ca aceasta să poată realiza misiunile speciale care i-au fost încredințate. În ceea ce privește pretențiile subsidiare ale GT-Link, DSB a susținut că articolele 9–13 sau 95 din tratat nu sunt relevante, deoarece taxele portuare trebuie să fie apreciate în lumina titlului din tratat referitor la transporturi. În subsidiar, aceasta a contestat incompatibilitatea taxelor portuare în litigiu cu articolele 9–13 sau 95 din tratat.

19 În aceste condiții, Østre Landsret a hotărât să suspende judecata și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) O suprataxă specială de 40 % din taxa generală percepută pe mărfuri, astfel cum se indică în ordonanța de trimitere, pentru utilizarea porturilor autorizate de Ministerul Transporturilor să funcționeze în calitate de porturi comerciale, trebuie considerată ca intrând sub incidența normelor Tratatului CEE privind uniunea vamală, inclusiv articolele 9–13 sau articolul 95 din acest tratat?
- 2) Dispozițiile Tratatului CEE privind uniunea vamală, inclusiv articolele 9–13 sau articolul 95, trebuie să fie interpretate în sensul că este incompatibilă cu aceste dispoziții solicitarea unei suprataxe speciale de 40 % din taxa generală percepută pe mărfuri, în cazul în care această suprataxă este aplicată exclusiv în privința mărfurilor importate din străinătate?
- 3) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare, în ce condiții poate această taxă să fie justificată prin considerente de p a unui serviciu sau de politica în domeniul transporturilor, în temeiul titlului privind transporturile din Tratatul CEE?
- 4) O eventuală incompatibilitate cu Tratatul CEE afectează întreaga suprataxă specială percepută după aderarea unui stat membru la Tratatul CEE, sau numai majorarea suprataxei în cauză după această dată?
- 5) Dreptul comunitar impune obligații speciale în ceea ce privește normele naționale referitoare la sarcina probei, dacă sunt îndeplinite condițiile de aplicare a articolului 86 din Tratatul CEE?
- 6) În cazul în care o întreprindere publică, care are în proprietate un port comercial sau îl administrează, deține o poziție dominantă, faptul că portul comercial impune taxele menționate anterior, stabilite de ministrul Transporturilor pentru utilizarea porturilor comerciale publice și private, ar putea constitui un abuz de această poziție, care contravine articolului 86 din tratat?
- 7) În cazul unui răspuns afirmativ la a șasea întrebare, normele comunitare conferă persoanelor sau întreprinderilor cărora li s-a impus taxa dreptul de a solicita rambursarea acesteia sau o indemnizație?
- 8) În cazul în care o întreprindere publică, care are în proprietate un port comercial sau îl administrează, deține o poziție dominantă, faptul că portul comercial renunță la impunerea taxelor portuare menționate în ordonanța de trimitere pentru propriile servicii de feribot sau cele ale partenerilor săi comerciali constituie un abuz de poziție dominantă, care contravine articolului 86 din tratat?
- 9) În cazul unui răspuns afirmativ la prima, a doua, a patra, a șasea și/sau a opta întrebare, obligațiile și sarcinile speciale impuse părâtei pot avea drept consecință legitimarea comportamentului acesteia în temeiul articolului 90 alineatul (2) din tratat?”

#### **Cu privire la primele patru întrebări**

20 În Hotărârea de astăzi, Haahr Petroleum (C-90/94, Rec., 1997, p. I-4085), Curtea a declarat, drept răspuns la întrebări identice cu primele patru întrebări adresate de aceeași instanță națională, că articolul 95 din tratat se opune aplicării de către un stat membru a unei suprataxe

la import de 40 % cu care este majorată, în cazul importurilor de mărfuri cu o navă de proveniență din alt stat membru, taxa generală pe mărfuri, percepută pentru mărfurile încărcate, descărcate sau îmbarcate ori debarcate în alt mod în porturile din primul stat membru sau în canalele amenajate pentru accesul în aceste porturi.

- 21 Prin urmare, trebuie să se răspundă în același fel la primele patru întrebări adresate în prezenta cauză.

### **Cu privire la a cincea întrebare**

- 22 Prin această întrebare, instanța națională dorește să stabilească dacă dreptul comunitar impune obligații speciale în ceea ce privește normele naționale referitoare la sarcina probei, dacă sunt îndeplinite condițiile de aplicare a articolului 86 din tratat.

- 23 În această privință, trebuie să se constate, în primul rând, că aplicarea articolului 86 din tratat de către autoritățile naționale este reglementată, în principiu, de normele de procedură naționale (Hotărârea din 10 noiembrie 1993, Otto, C-60/92, Rec., p. I-5683, punctul 14).

- 24 În continuare, trebuie amintit faptul că, în absența unei reglementări comunitare în domeniu, este de competența ordinii juridice interne a fiecărui stat membru să desemneze instanțele competente și să reglementeze normele procedurale ale acțiunilor destinate să asigure apărarea drepturilor pe care justițiabilii le obțin din efectul direct al dreptului comunitar. Totuși, aceste norme nu pot fi mai puțin favorabile decât cele referitoare la acțiuni similare de natură internă, nici să facă practic imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de sistemul juridic comunitar (a se vedea, în special, Hotărârea din 14 decembrie 1995, Peterbroeck, C-312/93, Rec., p. I-4599, punctul 12, și jurisprudența citată).

- 25 În temeiul acestor principii, Curtea a constatat deja, în ceea ce privește rambursarea taxelor percepute de un stat membru prin încălcarea dreptului comunitar, că sunt incompatibile cu dreptul comunitar orice cerințe ale probelor al căror efect este de a face practic imposibilă sau excesiv de dificilă obținerea rambursării respective (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 9 noiembrie 1983, San Giorgio, 199/82, Rec., p. 3595, punctul 14).

- 26 Aceleași principii se aplică totodată în cazul în care se impune dovedirea încălcării unei dispoziții a dreptului comunitar care, precum articolul 86 din tratat, este în măsură să producă efecte directe.

- 27 În consecință, este necesar să se răspundă la a cincea întrebare că ordinea juridică internă a fiecărui stat membru trebuie să stabilească normele procedurale, inclusiv în privința sarcinii probei, ale acțiunilor destinate să asigure apărarea drepturilor conferite justițiabililor prin efectul direct al articolului 86 din tratat, înțelegându-se că aceste norme nu pot fi mai puțin favorabile decât cele referitoare la acțiuni similare de natură internă, nici să facă practic imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de sistemul juridic comunitar.

### **Cu privire la a șasea și a opta întrebare**

- 28 Prin aceste două întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă faptul că o întreprindere publică într-o situație de poziție dominantă, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, percepe taxe portuare, precum cele contestate în acțiunea principală, sau renunță să perceapă aceste taxe pentru propriile servicii

de feribot și, reciproc, pentru serviciile unora dintre partenerii săi comerciali poate constitui un abuz de această poziție dominantă, care contravine articolului 86 din tratat.

- 29 Pentru a răspunde la aceste întrebări, trebuie să se constate, cu titlu introductiv, că rezultă din ordonanța de trimitere că DSB este o întreprindere publică, subordonată Ministerului Transporturilor danez, al cărei buget este prevăzut de Legea bugetului. În plus, DSB este proprietara unui anumit număr de porturi comerciale, inclusiv Gedser, porturi din care efectuează curse propriile feriboturi.
- 30 De asemenea, trebuie amintit faptul că, deși porturile aparținând DSB sunt, în principiu, scutite de aplicarea Legii din 1976 în conformitate cu o decizie a ministrului Transporturilor, taxele portuare în litigiu au devenit aplicabile în portul Gedser și propriile servicii de feribot ale DSB și cele ale anumitor parteneri comerciali au fost scutite de plata acestor taxe în temeiul unui regulament ministerial adoptat de același ministru.
- 31 În cele din urmă, trebuie să se constate că, în observațiile lor prezentate atât în fața Curții, cât și în fața instanței naționale, astfel cum sunt rezumate în ordonanța de trimitere, părțile din acțiunea principală au dezbătut caracterul rezonabil sau inechitabil al cuantumului taxelor portuare, astfel cum fusese stabilit de Ministerul Transporturilor.
- 32 Prin urmare, pentru a da un răspuns util instanței naționale, este necesar să se examineze dacă practicile menționate la a șasea și a opta întrebare sunt, de asemenea, compatibile cu articolul 90 alineatul (1) din tratat, care stabilește condițiile pe care trebuie să le respecte statele membre în ceea ce privește măsurile pe care le adoptă sau le mențin în vigoare, în special în privința întreprinderilor publice.
- 33 Este necesar să se amintească faptul că pentru Curte s-a ivit deja ocazia de a constata că este incompatibilă cu normele tratatului orice măsură a unui stat membru care menține în vigoare o dispoziție legală ce creează o situație în care o întreprindere publică nu poate evita încălcarea articolului 86 din tratat (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, C-41/90, Rec., p. I-1979, punctul 27).
- 34 În special, un stat membru încalcă interdicțiile prevăzute la articolul 90 alineatul (1) din tratat, coroborate cu cele de la articolul 86, dacă, prin adoptarea unei reglementări în domeniul taxelor portuare care trebuie plătite pentru utilizarea porturilor aparținând unei întreprinderi publice, ar determina-o pe aceasta să folosească în mod abuziv poziția dominantă pe care o deține pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 17 mai 1994, Corsica Ferries, C-18/93, Rec., p. I-1783, punctul 43).
- 35 În această privință, trebuie amintit, în primul rând, că din jurisprudența Curții reiese că o întreprindere care beneficiază de un monopol legal pe o parte semnificativă a pieței comune poate fi considerată ca ocupând o poziție dominantă în sensul articolului 86 din tratat (Hotărârea Corsica Ferries, citată anterior, punctul 40, și jurisprudența citată). Acesta este, de asemenea, cazul unei întreprinderi publice care are în proprietate un port comercial și care, în această calitate, este singura care deține, în acest port, dreptul de a percepe taxele portuare datorate pentru utilizarea instalațiilor portuare.
- 36 Cu toate acestea, pentru a examina dacă întreprinderea publică în cauză ocupă efectiv o astfel de poziție dominantă pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia, trebuie să se acorde o importanță fundamentală determinării pieței relevante, astfel cum a subliniat Curtea în numeroase rânduri (a se vedea, în special, Hotărârea din 11 decembrie 1980, L'Oréal, 31/80, Rec., p. 3775, punctul 25), precum și determinării părții semnificative a pieței comune

în cadrul căreia întreprinderea ar putea recurge la practici abuzive care împiedică o concurență efectivă (a se vedea, în special, Hotărârea din 14 februarie 1978, *United Brands/Comisia*, 27/76, Rec., p. 207, punctul 44).

- 37 Astfel cum rezultă din Hotărârea din 10 decembrie 1991, *Merci convenzionali porto di Genova* (C-179/90, Rec., p. I-5889, punctul 15), este necesar să se țină seama, în acest ultim context, în special de volumul traficului din portul în cauză și de importanța pe care acesta din urmă o are în raport cu ansamblul activităților maritime de import și export în statul membru respectiv.
- 38 În al doilea rând, trebuie subliniat faptul că, în conformitate cu articolul 86 al doilea paragraf literele (a) și (c) din tratat, practicile abuzive ale unei poziții dominante pot consta în impunerea, în mod direct sau indirect, a prețurilor de cumpărare sau de vânzare sau a altor condiții inechitabile de tranzacționare și aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial.
- 39 Conform jurisprudenței Curții, prin „prețuri inechitabile” în sensul articolului 86 al doilea paragraf litera (a) din tratat trebuie să se înțeleagă prețuri excesive, fără o legătură rezonabilă cu valoarea economică a serviciului oferit (a se vedea, în acest sens, Hotărârea *United Brands/Comisia*, citată anterior, punctul 250).
- 40 Este de competența instanței naționale să verifice dacă aceasta este situația cuantumului taxelor portuare contestate în acțiunea principală.
- 41 Trebuie să se constate că actul unei întreprinderi publice, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, de a scuti de la plata acestor taxe propriile servicii de feribot și, cu titlu de reciprocitate, serviciile unora dintre partenerii săi comerciali poate constitui, de asemenea, un abuz, în măsura în care implică aplicarea, în privința celorlalți parteneri comerciali ai întreprinderii publice, a unor condiții inegale la prestații echivalente, în sensul articolului 86 al doilea paragraf litera (c) din tratat.
- 42 În ceea ce privește scutirea de la plata taxelor a propriilor servicii de feribot, acest lucru ar fi valabil dacă ar reieși că întreprinderea publică nu alocă, în situația sa contabilă, o sumă echivalentă cu valoarea totală a taxelor portuare datorate, în mod normal, părții din activitatea sa care privește operarea serviciilor sale de feribot. În absența unei situații contabile transparente, faptul că prețurile practicate de întreprinderea publică pentru serviciile sale de feribot sunt anormal de mici în raport cu cele practicate de întreprinderile concurente care oferă servicii de feribot ar putea constitui un indiciu că nu s-a efectuat alocarea respectivă.
- 43 Referitor la scutirea de la plata taxelor, cu titlu de reciprocitate, a serviciilor de feribot ale unora dintre partenerii comerciali ai întreprinderii publice, aceasta ar putea constitui, de asemenea, o încălcare a articolului 86 al doilea paragraf litera (c) din tratat, dacă ar reieși că valoarea totală a taxelor datorate, în mod normal, de către acestea din urmă pentru utilizarea instalațiilor portuare ale întreprinderii publice în cursul unei anumite perioade este superioară sumei datorate, de regulă, de către aceasta pentru serviciile portuare de care a beneficiat, în cursul aceleiași perioade, în porturile partenerilor săi comerciali.
- 44 În al treilea rând, trebuie constatat faptul că răspunderea statului membru în temeiul articolului 86 și al articolului 90 alineatul (1) din tratat este angajată numai în cazul în care comportamentul abuziv al întreprinderii publice în cauză este în măsură să afecteze comerțul dintre statele membre. Pentru a fi îndeplinită această condiție, nu este necesar ca respectivul



comportament abuziv să fi afectat efectiv acest comerț. Este suficient să se demonstreze că respectivul comportament este de natură să aibă un asemenea efect (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Höfner și Elser, citată anterior, punctul 32).

- 45 Însă Curtea a hotărât deja că practicile abuzive care, precum cele contestate în acțiunea principală, afectează întreprinderile care efectuează transporturi maritime între două state membre, sunt în măsură să afecteze comerțul dintre statele membre (Hotărârea Corsica Ferries, citată anterior, punctul 44).
- 46 Având în vedere toate considerentele precedente, este necesar să se răspundă la a șasea și a opta întrebare că, în cazul în care o întreprindere publică, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, deține o poziție dominantă pe o parte semnificativă a pieței comune, articolul 90 alineatul (1), coroborat cu articolul 86 din tratat, nu permite ca, în temeiul unei reglementări a statului membru căruia îi este subordonată, această întreprindere să perceapă taxe portuare cu o valoare inechitabilă sau să scutească de plata acestor taxe propriile servicii de feribot și, cu titlu de reciprocitate, serviciile unora dintre partenerii săi comerciali, în măsura în care aceste scutiri implică aplicarea unor condiții inegale la prestații echivalente. Este de competența instanței naționale să verifice dacă, ținând seama de nivelul taxelor și de valoarea economică a serviciilor oferite, cuantumul taxelor este efectiv inechitabil. **De asemenea, este de competența instanței naționale să verifice dacă scutirea de la plata taxelor a propriilor servicii de feribot ale întreprinderii publice, și, cu titlu de reciprocitate, a serviciilor unora dintre partenerii săi comerciali implică efectiv aplicarea unor condiții inegale la prestații echivalente..**

#### **Cu privire la a noua întrebare**

- 47 Prin această întrebare, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă articolul 90 alineatul (2) din tratat permite unei întreprinderi publice, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, să perceapă taxe portuare datorate pentru utilizarea instalațiilor portuare, care sunt contrare dreptului comunitar.
- 48 În această privință, trebuie amintit faptul că articolul 90 alineatul (2) din tratat prevede că întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sunt supuse dispozițiilor tratatului, în special normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a misiunii speciale care le-a fost încredințată, însă cu condiția ca dezvoltarea schimburilor comerciale să nu fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Comunității.
- 49 Prin urmare, pentru ca derogarea de la aplicarea normelor tratatului, prevăzută la articolul 90 alineatul (2), să se poată aplica, trebuie să se verifice, în primul rând, dacă întreprinderii în cauză i s-a încredințat efectiv de către statul membru gestionarea unui serviciu de interes economic general și, în acest caz, dacă aplicarea normelor tratatului împiedică realizarea misiunii speciale care i-a fost atribuită.
- 50 În această privință, trebuie amintit faptul că, întrucât este vorba despre o dispoziție care permite, în anumite circumstanțe, o derogare de la normele tratatului, definiția întreprinderilor care o pot invoca trebuie să aibă o interpretare strictă (Hotărârea din 21 martie 1974, BRT II, 127/73, Rec., p. 313, punctul 19).
- 51 În Hotărârea din 14 iulie 1971, Muller și alții (10/71, Rec., p. 723, punctul 11), Curtea a hotărât că poate deduce din noțiunea de „întreprindere care are sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general” o întreprindere care, beneficiind de anumite privilegii pentru

realizarea misiunii care i-a fost încredințată în mod legal și menținând în acest scop raporturi strânse cu autoritățile publice, asigură transportul pe cea mai importantă cale navigabilă din statul respectiv.

- 52 Totuși, nu rezultă că exploatarea oricărui port comercial intră sub incidența gestionării unui serviciu de interes economic general, nici că, în special, toate serviciile oferite într-un asemenea port se încadrează într-o astfel de misiune.
- 53 Astfel, în Hotărârea Mercii Convenzionali Porto di Genova, citată anterior, punctul 27, Curtea a constatat că operațiunile portuare de îmbarcare, debarcare, transbordare, depozitare și de deplasare a mărfurilor, în general, sau a oricărui tip de material în port nu prezintă în mod necesar un interes economic general, care are caracteristici specifice în raport cu cel prezentat de alte activități economice.
- 54 În cele din urmă, chiar dacă simpla punere la dispoziție a infrastructurilor portuare poate fi calificată drept serviciu de interes economic general în sensul articolului 90 alineatul (2) din tratat, trebuie să se constate că nici în ordonanța de trimitere și nici în observațiile prezentate în fața Curții nu există niciun element care să sugereze că aplicarea articolului 86 din tratat la perceperea taxelor portuare de către DSB ar fi de natură să împiedice realizarea acestei misiuni.
- 55 Prin urmare, este necesar să se răspundă la noua întrebare că articolul 90 alineatul (2) din tratat nu permite unei întreprinderi publice, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, să perceapă taxe portuare datorate pentru utilizarea instalațiilor portuare, care sunt contrare dreptului comunitar și care nu sunt necesare pentru realizarea misiunii speciale care i-a fost încredințată.

### **Cu privire la a șaptea întrebare**

- 56 Prin această întrebare, instanța națională dorește să stabilească, dacă, în cazul în care se constată că taxele contestate în acțiunea principală sunt incompatibile cu dispozițiile coroborate ale articolului 90 alineatul (1) și articolului 86 din tratat, dreptul comunitar conferă persoanelor sau întreprinderilor cărora li s-au impus aceste taxe dreptul de a solicita rambursarea lor sau o indemnizație.
- 57 În acest context, trebuie să se amintească, în primul rând, că, chiar în cadrul articolului 90, dispozițiile articolului 86 din tratat au un efect direct și le conferă justițiabililor drepturi pe care instanțele naționale trebuie să le protejeze (Hotărârile din 30 aprilie 1974, Sacchi, 155/73, Rec., p. 409, punctul 18 și Mercii Convenzionali Porto di Genova, citată anterior, punctul 23).
- 58 În al doilea rând, rezultă dintr-o jurisprudență constantă (a se vedea, cel mai recent, Hotărârea din 14 ianuarie 1997, Comateb și alții, C-192/95–C-218/95, Rec., p. I-165, punctul 20) că dreptul de a obține rambursarea taxelor percepute de un stat membru prin încălcarea normelor de drept comunitar este consecința și completarea drepturilor conferite justițiabililor de dispozițiile comunitare care interzic asemenea taxe. Prin urmare, statul membru este obligat, în principiu, să ramburseze taxele percepute prin încălcarea dreptului comunitar, cu excepția cazului în care persoana obligată la plata acestor taxe le-a repercutat efectiv asupra altor persoane (a se vedea Hotărârea Comateb și alții, citată anterior, punctul 21, și jurisprudența citată).

- 59 Același raționament se aplică, în orice caz, atunci când taxele sunt percepute de o întreprindere publică subordonată Ministerului danez al Transporturilor și al cărei buget este prevăzut de legea bugetului (a se vedea punctul 29 din prezenta hotărâre).
- 60 Trebuie totuși subliniat faptul că comercianții nu pot fi împiedicați să solicite instanțelor competente, în conformitate cu procedurile adecvate ale dreptului național și în condițiile prevăzute în Hotărârea din 5 martie 1996, Brasserie du Pêcheur și Factortame (C-46/93 și C-48/93, Rec., p. I-1029), repararea prejudiciilor suferite ca urmare a percepției de taxe necuvenite, indiferent de problema repercutării taxelor respective (Hotărârea Comateb și alții, citată anterior, punctul 34).
- 61 Din considerentele precedente rezultă că trebuie să se răspundă la a șaptea întrebare că persoanele sau întreprinderile, cărora le-au fost impuse taxe contrare dispozițiilor coroborate ale articolului 90 alineatul (1) și ale articolului 86 din tratat, de către o întreprindere publică subordonată unui minister național și al cărei buget este prevăzut de legea bugetului, au dreptul, în principiu, la rambursarea taxelor plătite necuvenit.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 62 Cheltuielile efectuate de Comisia Comunităților Europene, care a 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 (Camera a șasea),

pronunțându-se cu privire la întrebările adresate de Østre Landsret prin Ordonanța din 30 iunie 1995, hotărăște:

- 1) **Articolul 95 din Tratatul CEE se opune aplicării de către un stat membru a unei suprataxe la import de 40 % cu care este majorată, în cazul importurilor de mărfuri cu o navă de proveniență din alt stat membru, taxa generală pe mărfuri, percepută pentru mărfurile încărcate, descărcate sau îmbarcate ori debarcate în alt mod în porturile din primul stat membru sau în canalele amenajate pentru accesul în aceste porturi.**
- 2) **Ordinea juridică internă a fiecărui stat membru trebuie să stabilească normele procedurale, inclusiv în privința sarcinii probei, ale acțiunilor destinate să asigure apărarea drepturilor conferite justițiabililor prin efectul direct al articolului 86 din Tratatul CEE, înțelegându-se că aceste norme nu pot fi mai puțin favorabile decât cele referitoare la acțiuni similare de natură internă, nici să facă practic imposibilă sau excesiv de dificilă exercitarea drepturilor conferite de sistemul juridic comunitar.**
- 3) **În cazul în care o întreprindere publică, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, deține o poziție dominantă pe o parte semnificativă a pieței comune, articolul 90 alineatul (1), coroborat cu articolul 86 din Tratatul CEE, nu permite ca, în temeiul unei reglementări a statului membru căruia îi este subordonată, această întreprindere să perceapă taxe portuare cu o valoare inechitabilă sau să scutească de plata acestor taxe propriile servicii de feribot și, cu**

titlu de reciprocitate, serviciile unora dintre partenerii săi comerciali, în măsura în care aceste scutiri implică aplicarea unor condiții inegale la prestații echivalente. Este de competența instanței naționale să verifice dacă, ținând seama de nivelul taxelor și de valoarea economică a serviciilor oferite, cuantumul taxelor este efectiv inechitabil. De asemenea, este de competența instanței naționale să verifice dacă scutirea de la plata taxelor a propriilor servicii de feribot ale întreprinderii publice, și, cu titlu de reciprocitate, a serviciilor unora dintre partenerii săi comerciali implică efectiv aplicarea unor condiții inegale la prestații echivalente.

- 4) **Articolul 90 alineatul (2) din tratat nu permite unei întreprinderi publice, care are în proprietate un port comercial și îl administrează, să perceapă taxele portuare datorate pentru utilizarea instalațiilor portuare, care sunt contrare dreptului comunitar și care nu sunt necesare pentru realizarea misiunii speciale care i-a fost încredințată.**
- 5) **Persoanele sau întreprinderile, cărora le-au fost impuse taxe contrare dispozițiilor coroborate ale articolului 90 alineatul (1) și ale articolului 86 din tratat, de către o întreprindere publică subordonată unui minister național și al cărei buget este prevăzut de legea bugetului, au dreptul, în principiu, la rambursarea taxelor plătite necuvenit.**

Mancini

Murray

Kapteyn

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 17 iulie 1997.

Grefier  
R. Grass

Președintele Camerei a șasea  
G. F. Mancini