

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

17 юли 1997 година*

По дело С-242/95

с предмет преюдициално запитване от Østre Landsret, Дания отправено на основание член 177 от Договора за ЕИО, постъпило в Съда по производството, висящо пред упоменатия съд между

GT-Link A/S

и

De Danske Statsbaner (DSB)

относно тълкуването на членове 9 - 13, 84, 86, 90 и 95 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ (шести състав),

в състав: г-н G.F. Mancini, председател на състав, г-н J.L. Murray и г-н P.J.G. Картеун (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-н F.G. Jacobs,

секретар: г-н H. von Holstein, заместник-секретар,

като взе предвид становищата, представени:

- за GT-Link A/S, от адв. Anders Torbøl, от копенхагенската адвокатска колегия,

- за De Danske Statsbaner (DSB), от адв. Ulrik Lett и адв. Anne Rubach-Larsen, от копенхагенската адвокатска колегия,

- за Комисията на Европейските общности, от г-н Hans Peter Hartvig, юридически съветник, г-н Anders Christian Jessen, г-н Enrico Traversa и г-н Richard Lyaal, от нейния правен отдел, в качеството на представители,

като взе предвид доклада от заседанието,

* Език на производството: датски.

след като изслуша устните становища на GT-Link A/S и Комисията по време на изслушването на 9 януари 1997 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание на 27 февруари 1997 г.,

постановява настоящото

Решение

1. С Определение от 30 юни 1995 г., постъпило в Съда на 11 юли 1995 г., Østre Landsret (Източният районен съд) сезира Съда с преюдициално запитване на основание член 177 от Договора за ЕО с няколко въпроса по тълкуването на членове 9 - 13, 84, 86, 90 и 95 от Договора за ЕИО.

2. Тези въпроси са повдигнати в дело между GT-Link A/S, датско дружество с ограничена отговорност, което е предоставяло фериботни услуги от 1987 г. между Gedser (Дания) и Travemünde (бивша Западна Германия) и от 1990 г. между Gedser и Rostock (бивша Източна Германия), и De Danske Statsbaner, Датското национално железопътно дружество („DSB”), относно пристанищните мита, които DSB е налагала на GT-Link за използването на пристанището на Gedser, притежавано от DSB. В допълнение към железопътния транспорт, DSB, което принадлежи на Датската държава, предоставя фериботни услуги извън своите пристанища, включително Gedser.

3. В Дания разрешително за създаване на търговско пристанище, като това трябва да се разбира като пристанище, използвано за търговско транспортиране на стоки, превозни средства и хора, се дава от министъра на транспорта. В съответствие със системата за собственост и контрол може да бъде направена разлика между пристанища под контрола на местната власт, които са независими организации, отговорни към местната власт, пристанището на Копенхаген, което има свой собствен специален правен статут, пристанищата, притежавани от държавата, с които оперира или Министерството на транспорта, или DSB, и частни пристанища, с които оперират техните собственици в съответствие с условията, регламентирани в съответното разрешително.

4. Част от дохода на пристанищата идва от мита, платими за тяхното използване от потребители. Така, митата за превоз и стоки трябва да бъдат платени за закотвяне на кораб и за товаренето и разтоварването на стоки, превозни средства или хора. Специални мита са налагани за използването на подежни кранове, складове и съоръжения за съхранение.

5. Съгласно Закон № 239 от 12 май 1976 г. за търговските пристанища (Lovtidende A от 1976 г., стр. 587, “Законът от 1976 г.”), който се е прилагал до 31 декември 1990 г., компетентният министър, понастоящем министърът на транспорта, е бил отговорен за определянето на ставката на митото за превоз и

стоки, след преговори с управлението на търговските пристанища. Било е министерска практика ставките да се изчисляват на базата на обичайните икономически условия в 22-те провинциални пристанища, считани за най-важни по отношение обема на търговския трафик, и да се определят така, че да позволят на пристанищата да покрият техния разход за опериране и поддръжка и да осигурят разумна степен на самофинансиране за необходими разширения и модернизация.

6. Митата за превоз и стоки са регламентирани в наредби за всяко пристанище, съставени в съответствие с общите наредби, подготвени от компетентния министър за всички търговски пристанища.

7. Съгласно разпоредбите, приложими през меродавния момент, митото за превоз е платимо от всички кораби и плавателни съдове и всички плавателни инсталации, пускащи котва в пристанището или в дълбоководните подходящи канали. То се изчислява като фиксирана сума според тонажа на постоянното тегло или брутния регистриран тонаж за всеки път, когато съдът се закотвя в пристанището, или като сума, платима на месечен принцип. Съдове под 100 тона постоянно тегло или брутен регистриран тонаж са освободени от заплащане на мито за превоз.

8. Мито върху стоки е платимо върху всички стоки, натоварени, разтоварени или по друг начин качени на борда или стоварени на сушата в рамките на пристанището или в дълбоководните подходящи канали. То представлява определена сума за тон. Има освобождавания и специални ставки за определени стоки. В съответствие с тези правила, митото върху стоки трябва да бъде заплатено от плавателния съд или неговия местен представител преди отпътуването на кораба, но в крайна сметка се понася от получателя и, съответно, изпращача на стоките, от когото може да се търси възстановяване.

9. През периода, относим към случая в основното дело, доплащане в размер на 40 % е добавено към митото върху стоки, събирано за стоки, внесени от чужбина. От определението за сезиране става ясно, че това доплащане при внос в размер на 40 % е въведено в контекста на генералната промяна на равнището на пристанищните мита, направена през 1956 г., в контекста на доклад от Комитета за ставките на мита за пристанища и мостове, създаден от Министерството на благоустройството през 1954 г.

10. Според този комитет увеличаването, разглеждано като необходимо при ставките на митото, би следвало да се приложи за митата за превоз и върху стоки, но трябва “да бъде направено по такъв начин, че неговата цел (увеличаване на прихода за пристанищата) да не е изложена на опасност от търговския трафик, който е напълно или частично отклонен от пристанищата и в резултат на което стоките, в замяна, биват превозвани по шосе или железопътни линии.” Комитетът за ставките на митата за пристанища и мостове затова предлага по отношение митото върху стоки, “да се

концентрира върху оборота от чуждестранни стоки, дотолкова, доколкото по-голямата част от стоките, внасяни в Дания, са по най-естествен начин транспортирани по море, и опасността, че този бизнес ще бъде отклонен от пристанищата ако митото върху стоките бъде увеличено, може, следователно, да бъде до известна степен понижена.” Комитетът също така е разгледал, че “най-подходящото разрешение е допълнителният доход, който би се генерирал от митото върху стоки, да бъде извлечено изключително от увеличаване на митото върху внесени стоки”, доколкото митото върху внесени стоки като изкуствени торове и фураж за селското стопанство и суровини за промишлеността е по-ниско от митото за завършени продукти и едно увеличаване на митото върху тези вносни стоки следователно би имало много по-ограничен ефект за тези сектори, отколкото увеличаване на митото при износ. Най-накрая, рискът от това местния трафик да изостави пристанищата в полза на сухоземния транспорт е довел Комитета за ставките на митата за пристанища и мостове да предложи, от една страна, освобождаване на малки плавателни съдове от предлаганото увеличаване на митото за превоз и, от друга страна, да се позволят на съдове до 100 тона по-ниските ставки, обикновено разрешавани по отношение на съдове с по-малко от 100 тона.

11. Доплащането при внос в размер на 40 % е отменено от министъра на транспорта от 1 април 1990 г.

12. Съгласно член 1, параграф 3 от Закона от 1976 г., компетентният министър може да вземе решение да освободи определени пристанища от прилагането на закона. Това е, което министърът е направил по отношение на пристанищата, принадлежащи на DSB, включително Gedser. Все пак, с министерско постановление тези пристанища са предмет на сходни правила, които определят пристанищни вземания на същото равнище като тези, които преобладават за търговските пристанища, към които законът се прилага.

13. Съгласно разпоредбите, приложими през меродавния момент, към пристанищата Gedser и Rødby, също собственост на DSB, митото за превоз за фериботен трафик се състои от месечна такса за всеки съд в размер на 830 öre за тон постоянно тегло или бруто регистър тон, което дава право на неограничена работа на доковете през въпросния месец. Предмет на две изключения, митото върху стоки е стигало 940 öre за тон.

14. Тези правила са предвиждали, че в случай на стоки, превозвани от моторни превозни средства на фериботни съдове, с които оперира GT-Link по маршрута Gedser – Travemünde, митото върху стоки е платимо на DSB за пристанището на Gedser на базата на седмично извлечение, което трябва да се представя от GT-Link. Разпоредбите също така предвиждат съдове на DSB, включително наети съдове, да бъдат освободени от заплащане на пристанищни мита, независимо дали те са били използвани като сигнални съдове или по друг начин. В допълнение, съдове, принадлежащи на Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO), дъщерно дружество на Deutsche Bahn (DB), Германските

държавни железници, също са освободени от заплащане на пристанищни мита, така, както съдовете на DSB са освободени от заплащане на тези мита в пристанища, принадлежащи на DB.

15. Правото на GT-Link да използва пристанището на Gedser произтича от договор, който тя имала с DSB. Договорът предвиждал, че GT-Link е длъжна да заплаща мита за превоз и върху стоки в съответствие с действащите наредби.

16. С молба, депозирана на 27 септември 1989 г. в Østre Landsret, GT-Link е потърсила възстановяване от страна на DSB на сумата в размер на 30 396 000 DKR, отнасяща се до общата сума пристанищни мита, която е платила между 18 февруари 1987 г. и 31 декември 1989 г. или, алтернативно, възстановяване от страна на DSB на доплащането при внос, плащано през същия период, общо възлизащо на 6 016 000 DKR.

17. В подкрепа на основното си искане, GT-Link е твърдяла, че пристанищните мита, събирани от DSB, противоречат на член 86 от Договора. Тя твърди, че DSB, като единствен собственик на пристанищата на Rødby и Gedser, заема господстващо положение на съответния пазар, а именно предоставянето на пристанищни услуги за фериботи, пренасящи пътен трафик между Дания и Германия, и че DSB злоупотребява с това господстващо положение чрез събирането на извънредно високи пристанищни мита, както е било потвърдено, според становището на GT-Link, от отчетите, които тя е била задължена да пресъздаде, доколкото DSB не е представила релевантните счетоводни документи относно оперирането с пристанището на Gedser. В подкрепа на своето алтернативно искане, GT-Link твърди, че доплащането при внос в размер на 40 % от митото върху стоки противоречи или на членове 9 - 13, или на член 95 от Договора.

18. DSB отрича, че пристанищните мита, които събира, са несъвместими с член 86 от Договора. Първо, тя твърди, че не заема каквото и да е господстващо положение на пазара, относим към основното дело, който се състои в оперирането с транспортни терминали за морско, сухоземно и въздушно пътуване между Германия, от една страна, и Дания и Швеция, от друга. Тя също така твърди, че GT-Link не доказва, че пристанищните мита са твърде високи във връзка с предоставяните услуги, в сравнение с отчетите, които тя пресъздава, базирани са на неточности и, по-специално, се игнорира факта, че събирането на пристанищни мита позволява на собственика на пристанището да осигури достатъчно доход не само за да покрие пристанищните разходи за опериране, но също така да финансира поправяне и обновяване на пристанищни инсталации. Накрая, DSB твърди, че пристанището на Gedser е предприятие, обхванато от член 90, параграф 2 от Договора, и събираните пристанищни мита са необходими за изпълнение на специалните задачи, които са му възложени. Във връзка с алтернативното искане на GT-Link DSB твърди, че членове 9 - 13 и 95 от Договора не са

относими, доколкото пристанищни мита следва да бъдат оценявани в контекста на раздела от Договора, занимаващ се с транспорт. Алтернативно, тя отрича, че спорните пристанищни мита са несъвместими с членове 9 - 13 или 95 от Договора.

19. Това са обстоятелствата, при които Østre Landsret взема решение да спре делото и да отнесе следните преюдициални въпроси до Съда:

“1. Следва ли едно специално доплащане в размер на 40 % мито върху стоки, което, както е описано в това определение за препращане, обикновено се събира за използването на пристанища, оторизирани от датския министър на транспорта да оперират като търговски пристанища, да се счита за попадащо в рамките на правилата от Договора за ЕИО в областта на Митническия съюз, включително членове 9 - 13, или е в рамките на член 95 от този договор?

2. Следва ли правилата от Договора за ЕИО относно Митническия съюз, включително членове 9 - 13, или член 95 да бъдат разбирани така, че означават, че е несъвместимо с тези разпоредби да се налага специално доплащане в размер на 40 % от митото върху стоки, което обикновено се събира, ако това доплащане е наложено изключително върху стоки, внасяни от страни извън Дания?

3. Ако на въпрос 2 е отговорено утвърдително: съгласно какви условия може едно такова мито да бъде оправдано - на основание, че то представлява възнаграждение за предоставена услуга или на основанията на транспортна политика съобразно раздела от Договора за ЕИО, занимаващ се с транспорт?

4. Ако се поддържа, че специалното доплащане е несъвместимо с Договора за ЕИО, дали тази констатация се прилага за цялото това доплащане, събирано от присъединяването на държавата-членка към Договора за ЕИО, или се прилага само към увеличаването на доплащането, което е въведено в действие след тази дата?

5. Законодателството на Общността налага ли специални изисквания по отношение на национални правила относно тежестта при доказване, че условията на прилагане на член 86 от Договора за ЕИО са били удовлетворени?

6. Там, където едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, заема господстващо положение, способно ли е събирането от търговското пристанище на митата, описани по-горе и регламентирани от министъра на транспорта за използването на обществени и частни търговски пристанища, да конституира злоупотреба с това положение, в противоречие с член 86 от Договора?

7. Ако на Въпрос 6 е отговорено утвърдително: лицата или предприятията, на които митото е наложено имат ли някакво право според законодателството на Общността да търсят възстановяване или компенсация?

8. Там, където едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, заема господстващо положение, фактът, че това търговско пристанище не налага пристанищни мита, описани в това определение за препращане, на свои собствени фериботни маршрути или на тези на свой партньор в сътрудничество, представлява ли злоупотреба с това положение?

9. Ако на въпроси 1, 2, 4, 6 и/или 8 е отговорено утвърдително: тези специфични мита и задачи, възложени на ответника, в състояние ли са да оправдаят неговото поведение в съответствие с член 90, параграф 2 от Договора?”

По първите четири въпроса

20. В своето решение по дело *Naahr Petroleum* (С-90/94, Recueil 1997, стр. 1-4085) Съдът е постановил, в отговор на въпроси, идентични с първите четири въпроса, отнесени от същия национален съд, че действията на държава-членка по налагане на 40 % доплащане при внос върху общ налог, събиран върху стоки, товари, разтоварвани или по друг начин качени на борда или стоварени на сушата в рамките на нейни пристанища или в дълбоководните канали за подход към нейните пристанища, където стоките биват внасяни чрез кораб от друга държава-членка, противоречи на член 95 от Договора

21. Същият отговор трябва съответно да бъде даден на първите четири въпроса по това дело.

По въпрос 5

22. С този въпрос националният съд търси да си обясни дали законодателството на Общността налага специфични задължения във връзка с национални правила относно доказателствената тежест, че условията за прилагане на член 86 от Договора са били удовлетворени.

23. Прилагането от националните власти на член 86 от Договора е, по принцип, ръководено от национални процедурни правила (Решение от 10 ноември 1993 г., *Otto*, С-60/92, Recueil стр. 1-5683, точка 14).

24. В отсъствието на правила на Общността, регулиращи дадена проблематика, остава за местната правна система на всяка държава-членка да определи съдилищата и трибуналите, имащи юрисдикция, и да регламентира подробните процедурни правила, ръководещи иски за спазване на права, които субектите черпят от прякото действие на законодателството на Общността. Все пак, такива правила трябва да не са по-малко благоприятни от онези, ръководещи сходни местни иски, и да не правят фактически невъзможно или изключително трудно упражняването на правата, предоставени от законодателството на Общността (вж., по-специално, Решение от 14 декември 1995 г., *Peterbroeck*, C-312/93, *Recueil* стр. 1-4599, точка 12, и цитираните дела).

25. В съответствие с тези принципи Съдът е постановил, във връзка с възстановяване на такси, събирани от държава-членка в нарушение на законодателството на Общността, че каквото и да е изискване за доказателство, което има ефекта да направи фактически невъзможно или изключително трудно да се осигури възстановяването, е несъвместимо със законодателството на Общността (Решение от 9 ноември 1983 г., *San Giorgio*, 199/82, *Recueil* стр. 3595, точка 14).

26. Същите принципи се прилагат там, където е необходимо да се докаже нарушение на разпоредба от законодателството на Общността, която, както член 86 от Договора, може да има пряко действие.

27. Следователно, отговорът на петия въпрос трябва да бъде, че остава за вътрешния правов ред на всяка държава-членка да регламентира подробните процедурни правила, включително тези, свързани с доказателствената тежест, ръководещи иски за спазване на права, които субектите черпят от прякото действие на член 86 от Договора, при положение, че тези правила не са по-малко благоприятни от онези, ръководещи сходни местни иски, и не правят фактически невъзможно или изключително трудно упражняването на правата, предоставени от законодателството на Общността.

Въпроси 6 и 8

28. С тези два въпроса, които е подходящо да бъдат разглеждани заедно, националният съд пита по същество дали фактът, че едно публично предприятие, заемащо господстващо положение, и което притежава и оперира с търговско пристанище, събира пристанищни мита като тези в основното дело, или ги премахва за своите фериботни услуги и реципрочно за тези на някои от своите търговски партньори, е способно да осъществи злоупотреба с господстващо положение, в противоречие с член 86 от Договора.

29. За да се отговори на тези въпроси, първо следва да се отбележи, че според определенията за сезиране, DSB е публично предприятие, отговорно към датското министерство на транспорта, и чиито бюджет се ръководи от Закона за бюджета. При това, DSB притежава определен брой търговски пристанища, включително *Gedser*, от което неговите собствени фериботи правят курсове.

30. В допълнение, въпреки че пристанищата, принадлежащи на DSB, по принцип са освободени от прилагането на Закона от 1976 г., съгласно решение на министъра на транспорта, по силата на министерска наредба, приета от същия министър, спорните пристанищни мита са прилагани за пристанището на Gedser и собствените фериботни услуги на DSB и тези на някои от неговите търговски партньори са освободени от заплащане на тези мита.

31. Накрая, в своите становища пред Съда и националния съд, както са обобщени в определението за сезиране, страните по основното дело са обсъждали дали равнището на пристанищните мита, както е определено от Министерството на транспорта, е приемливо.

32. Съответно, с оглед на това да се даде полезен отговор на националния съд, необходимо е да се разгледа дали практиките, упоменати в шестия и осмия въпрос, са също съвместими с член 90, параграф 1 от Договора, който регламентира изискванията, които да бъдат спазвани от държавите-членки при въвеждането на мерки или поддържането им в сила, особено що се отнася до обществени предприятия.

33. Съдът и преди е имал повод да се произнесе, че всяка мярка, приета от държава-членка, която поддържа в сила законодателна разпоредба, създаваща ситуация, в която едно публично предприятие не може да избегне нарушаването на член 86 от Договора, е несъвместима с правилата на Договора (вж., в същия смисъл решение от 23 април 1991 г., *Höfner и Elser*, C-41/90, *Recueil* стр. L-1979, точка 27).

34. По-специално, една държава-членка нарушава забраните, регламентирани в член 90, параграф 1 и член 86 от Договора, ако, чрез приемането на правила, регулиращи пристанищните мита, които трябва да бъдат платени за използването на пристанища, принадлежащи на публично предприятие, тя предизвиква това предприятие да злоупотреби с господстващото положение, което то заема в рамките на общия пазар или на значителна част от него (вж., в същия смисъл, Решение от 17 май 1994 г., *Corsica Ferries*, C-18/93, *Recueil* стр. L-1783, точка 43).

35. В този контекст следва да бъде отбелязано, първо, че Съдът е постановил, че предприятие, което има законен монопол върху значителна част от общия пазар, може да бъде разглеждано като заемащо господстващо положение по смисъла на член 86 от Договора (дело *Corsica Ferries*, точка 40, и съдебната практика, упомената там). Такъв е също така случаят там, където едно публично предприятие е собственик на търговско пристанище и на това основание има единствено правото да събира в това пристанище митата, платими за използването на пристанищни съоръжения.

36. Въпреки това, когато се разглежда възможното господстващо положение на едно предприятие в рамките на общия пазар или на значителна част от него, дефинирането на пазара е от фундаментално значение, както Съдът е подчертавал по много поводи (вж., по-специално, Решение от 11 декември 1980 г., L'Oréal, 31/80, Recueil стр. 3775, точка 25), както е и определянето на границите на значителната част от общия пазар, в която предприятието може да бъде в състояние да се извърши злоупотреби, които възпрепятстват ефективната конкуренция (вж., Решение от 14 февруари 1978 г., United Brands/ Комисията, 27/76, Recueil стр. 207, точка 44).

37. Както е постановено в Решението от 10 декември 1991 г., C-179/90 *Mercati Convenzionali Porto di Genova* (C-179/90, Recueil стр. 1-5889, точка 15), в този контекст трябва да бъде взет предвид обемът на трафика във въпросното пристанище и неговото значение във връзка с морския внос и износ като цяло в засегнатата държава-членка.

38. Второ, следва да се отбележи, че съгласно член 86, букви а) и в) злоупотреба с господстващо положение може да се състои в това пряко или непряко да се налагат несправедливи покупни или продажни цени или други несправедливи търговски условия или да се прилагат несходни условия за еквивалентни транзакции с други търговски партньори, от това поставящи ги в неизгодно положение от гледна точка на конкуренцията.

39. Съдът е постановявал, че “несправедливи цени” за целите на член 86, буква а) означава цени, които са извънредни, защото те нямат логична връзка с икономическата стойност на предоставяната услуга (вж., в същия смисъл, дело *United Brands/Комисия*, точка 250).

40. От националния съд зависи да установи дали е вярно равнището на спорните по основното дело пристанищни мита.

41. Фактът, че едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, премахва тези мита за своите собствени фериботни услуги и реципрочно тези на някои от своите търговски партньори по същия начин, означава, че то е в състояние да извърши злоупотреба, доколкото по отношение на другите търговски партньори на публичното предприятие, въвлича прилагането на несходни условия към еквивалентни транзакции по смисъла на член 86, буква в).

42. Това би бил случаят по отношение на освобождаването на свои собствени фериботни услуги от заплащане на мита, ако се окаже, че в своите отчети публичното предприятие не е определило сума, еквивалентна на общата сума на пристанищни мита, обикновено платими за тази част от дейността му, отнасяща се до оперирането с фериботни услуги. В отсъствието на прозрачни

отчети, фактът, че цените, налагани за неговите фериботни услуги, са необичайно ниски в сравнение с тези, събирани от конкурентни фериботни дружества, може да представлява доказателство, че не е имало такова определяне.

43. Реципрочно освобождаване на някои от търговските партньори на публичното предприятие от заплащане на мита би могло да представлява нарушение на член 86, буква в), ако е било ясно, че общата сума на митата, обикновено платими от тези партньори за използването на пристанищните съоръжения на публичното предприятие за определен период от време е по-висока от сумата, обикновено платима от това предприятие за пристанищни услуги, които са предоставяни за същия период в пристанищата на неговите търговски партньори.

44. Трето, държавите-членки са отговорни съгласно членове 86 и 90, параграф 1 от Договора само ако злоупотребата от страна на съответното публично предприятие може да засегне търговията между държави-членки. Това не означава, че злоупотребата трябва фактически да е засегнала такава търговия: достатъчно е да се установи, че поведението е в състояние да има такъв ефект (вж. Höfner и Elser, точка 32).

45. Съдът вече е постановил, че практики на злоупотреба, които, като въпросните по основното дело, засягат предприятия, предоставящи транспортни услуги по море между две държави-членки, могат да засегнат търговията между държави-членки (Corsica Ferries, точка 44).

46. В контекста на тези съображения, отговорът на шестия и осмия въпрос трябва да бъде такъв, че там, където едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, заема господстващо положение на съществена част от общия пазар, това противоречи на член 90, параграф 1, във връзка с член 86 от Договора, ако предприятието събира пристанищни мита в твърде висок размер, съгласно наредби, приети от държавата-членка, към която то е отговорно, или за нея да освобождава от заплащане на тези мита своите собствени фериботни услуги и, реципрочно, фериботни услуги на някои от своите търговски партньори, доколкото такива освобождавания влекат със себе си прилагането на различни условия към еквивалентни услуги. От националния съд зависи установяването дали, вземайки предвид равнището на митата и икономическата стойност на доставяните услуги, размерът на налога е наистина несправедлив. Също така, националният съд установява дали освобождаването на свои собствени фериботни услуги, и реципрочно, такива на някои от своите търговски партньори, от заплащане на мита фактически се равнява на прилагането на различни условия към еквивалентни услуги.

По въпрос 9

47. С този въпрос националният съд по същество пита дали член 90, параграф 2 от Договора разрешава едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, да събира за използването на пристанищни съоръжения пристанищни мита, които противоречат на законодателството на Общността.

48. Член 90, параграф 2 предвижда, че предприятия, натоварени с предоставянето на услуги от общ икономически интерес, са предмет на правилата на Договора, по-специално, на правилата за конкуренция, доколкото прилагането на такива правила не пречи на изпълнението по закон или фактически на специфичните задачи, които са им възложени, предмет на условието, че развитието на търговията не трябва да бъде засягано до такава степен, противоречаща с интересите на Общността.

49. Съответно, за да се прилага изключението от правилата на Договора, предвидено в член 90, параграф 2, първо трябва да бъде установено дали въпросното предприятие фактически е било натоварено с предоставянето на услуга от общ икономически интерес и, ако да, дали прилагането на правилата на Договора пречи на изпълнението на специфичната задача, която му е възложена.

50. Доколкото член 90, параграф 2 е разпоредба, която разрешава, при определени обстоятелства, изключение от правилата на Договора, трябва да има стриктно определяне на онези предприятия, които могат да се възползват от него (Решение от 21 март 1974 г., BRT II, 127/73, Recueil стр. 313, точка 19).

51. В Решение от 14 юли 1971 г., Muller e.a. (10/71, Recueil стр. 723, точка 11), Съдът е постановил, че едно предприятие, което разполага с определени привилегии за изпълнението на задачите, с които е натоварено по закон, поддържайки за тази цел близки връзки с публичните власти, и което е отговорно за осигуряването на плавателната годност на най-важния воден път на държавата, може да попадне в определението за “предприятие, натоварено с предоставянето на услуги от общ икономически интерес”.

52. От това не следва, обаче, че оперирането с всяко търговско пристанище представлява предоставянето на услуга от общ икономически интерес или, по-специално, че всички предоставяни услуги в едно такова пристанище са равнозначни на една такава задача.

53. В *Merci Convenzionali Porto di Genova*, точка 27, Съдът е постановил, че работата на доковете, състояща се от товарене, разтоварване, претоварване, съхранение и общо придвижване на стоки или материали от какъвто и да е вид, не е непременно от общ икономически интерес, показваща специални характеристики в съпоставка с тази при други икономически дейности.

54. Накрая, дори ако би било възможно да се квалифицира обикновеното предоставяне на пристанищна инфраструктура като такова от общ икономически интерес по смисъла на член 90, параграф 2, остава фактът, че няма доказателство в определението за сезиране или в становищата, представени на Съда, за да се предположи, че прилагането на член 86 от Договора спрямо събирането на пристанищни мита от DSB би било в състояние да попречи на изпълнението на една такава задача.

55. Отговорът на деветия въпрос затова е такъв, че член 90, параграф 2 от Договора не разрешава публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, да събира за използването на пристанищни съоръжения, мита, които противоречат на законодателството на Общността и не са необходими за изпълнението на специфичната задача, която му е възложена.

По въпрос 7

56. С този въпрос националният съд пита дали, ако бъде постановено, че въпросните такси по основното дело са несъвместими с член 90, параграф 1, във връзка с член 86, законодателството на Общността предоставя на лица или предприятия, от които е било изисквано да плащат такива такси, право да претендират възстановяване или компенсация.

57. Първата точка за отбелязване в този контекст е, че дори в рамките на член 90, член 86 има пряко действие и предоставя на субектите права, които националните съдилища трябва да закрилят (дела от 30 април 1974 г., *Sacchi*, 155/73, *Recueil* стр. 409, точка 18, и *Mercé convenzionali porto di Genova*, точка 23).

58. Второ, според утвърдената практика на Съда (вж. Съединени дела от 14 януари 1997 г. *Comateb e.a.*, C-192/95 до C-218/95, *Recueil* стр. L-165, точка 20), че правото на възстановяване на такси, събрани от държава-членка в нарушение на правилата на законодателството на Общността, е последица и допълнение към правата, предоставяни на субектите от разпоредбите на Общността, забраняващи такива такси. Затова, по принцип, от държавата-членка се изисква да плати обратно таксите, събрани в нарушение на законодателството на Общността, освен където е установено, че лицето, от което се е изисквало да заплати такива такси, фактически ги е прехвърлило на други лица (*Comateb*, точка 21, и делата, цитирани там).

59. Същата мотивировка се прилага във всеки случай, където мита са събирани от публично предприятие, което е отговорно към датското министерство на транспорта и чиито бюджет се регулира от Закона за бюджета (вж. точка 29 от това решение).

60. Следва да се подчертае, че на търговците не може да бъде попречено да подават молби в съдилищата, имащи юрисдикция, в съответствие с подходящите процедури от националното законодателство, и, предмет на условията, упоменати в съединени дела от 5 март 1996 г., Brasserie du pêcheur et Factortame (C-46/93 и C-48/93, Recueil стр. 1-1029), за обезщетяване на загуба, причинена от събирането на такси, които не са дължими, независимо дали тези такси са били прехвърлени (Comateb, точка 34).

61. В контекста на тези съображения отговорът на седмия въпрос трябва да бъде такъв, че лица или предприятия, на които мита, несъвместими с член 90, параграф 1, във връзка с член 86 от Договора, са били наложени от публично предприятие, което е отговорно към национално министерство и чиито бюджет се ръководи от Закона за бюджета, по принцип имат право на възстановяване на митото, което е недължимо платено.

По съдебните разноски

62. Разходите, направени от Комисията на Европейските общности, за представяне на становище пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред националната юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът (шести състав),

като се произнася по въпросите, поставени пред него от Østre Landsret с Определение от 30 юни 1995 г., реши :

1. Налагането от една държава на 40 % доплащане при внос върху общо мито, събирано върху стоки, товарени, разтоварвани или по някакъв друг начин качени на борда или стоварени на сушата в рамките на нейни пристанища или в дълбоководните канали за подход към нейните пристанища, където стоките биват внасяни чрез кораб от друга държава-членка, противоречи на член 95 от Договора за ЕИО.

2. Вътрешният правов ред на всяка държава-членка регламентира подробните процедурни правила, включително тези, свързани с доказателствената тежест, ръководещи исковете за спазване на правата, които субектите черпят от прякото действие на член 86 от Договора, при положение, че тези правила не са по-малко благоприятни от онези, уреждащи сходните искове по вътрешното право, и не правят фактически невъзможно или изключително трудно упражняването на правата, предоставени от законодателството на Общността.

3. Там, където едно публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, заема господстващо положение на съществена част от общия пазар, това противоречи на член 90, параграф 1, във връзка с член 86 от Договора за ЕИО, ако предприятието събира пристанищни мита в твърде висок размер, съгласно наредби, приети от държавата-членка, към която то е отговорно, или за нея освобождава от заплащане на тези мита своите собствени фериботни услуги и, реципрочно, фериботните услуги на някои от своите търговски партньори, доколкото такива освобождавания влекат със себе си прилагането на различни условия към еквивалентни услуги. Остава националният съд да установи дали, вземайки предвид равнището на митата и икономическата стойност на доставяните услуги, размерът на митото е наистина несправедлив. Остава, също така, националният съд да установи дали освобождаването на свои собствени фериботни услуги, и реципрочно, такива на някои от своите търговски партньори, от заплащане на мита фактически се равнява на прилагането на различни условия към еквивалентни услуги.

4. Член 90, параграф 2 от Договора не разрешава публично предприятие, което притежава и оперира с търговско пристанище, да събира за използването на пристанищни съоръжения мита, които противоречат на законодателството на Общността и не са необходими за изпълнението на специфичната задача, която му е възложена.

5. Лица или предприятия, на които мита, несъвместими с член 90, параграф 1, във връзка с член 86 от Договора, са били наложени от публично предприятие, което е отговорно към национално министерство и чиито бюджет се ръководи от Закона за бюджета, по принцип имат право на възстановяване на митото, което е недължимо платено.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 17 юли 1997 година.

Подписи