

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 17ης Ιουλίου 1997 *

Στην υπόθεση C-242/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Østre Landsret (Δανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

GT-Link A/S

και

De Danske Statsbaner (DSB),

η έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία των άρθρων 9 έως 13, 84, 86, 90 και 95 της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους G. F. Mancini, πρόεδρο τμήματος, J. L. Murray και P. J. G. Karleyn (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η GT-Link A/S, εκπροσωπούμενη από τον Anders Torbøl, δικηγόρο Κοπεγχάγης,
- ο De Danske Statsbaner (DSB), εκπροσωπούμενος από τον Ulrik Lett και την Anne Rubach-Larsen, δικηγόρους Κοπεγχάγης,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Hans Peter Hartvig, νομικό σύμβουλο, Anders Christian Jessen, Enrico Traversa και Richard Lyal, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της GT-Link A/S και της Επιτροπής κατά τη συνεδρίαση της 9ης Ιανουαρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Φεβρουαρίου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 30ής Ιουνίου 1995, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιουλίου 1995, το Østre Landsret υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, ορισμένα προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 9 έως 13, 84, 86, 90 και 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυσαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της GT-Link A/S (στο εξής: GT-Link), δανικής εταιρίας περιορισμένης ευθύνης η οποία, από το 1987, εκμεταλλεύεται πορθμεία μεταξύ Gedser (Δανία) και Travemünde (πρώην Δυτική Γερμανία) και, από το 1990, μεταξύ Gedser και Rostock (πρώην Ανατολική Γερμανία), και του De Danske Statsbaner (DSB), Οργανισμού Σιδηροδρόμων Δανίας (στο εξής: DSB), σχετικά με την εκ μέρους του DSB είσπραξη από την GT-Link λιμενικών τελών που οφείλονταν για τη χρήση του λιμένα του Gedser, κύριος του οποίου είναι ο DSB. Ο DSB, ο οποίος ανήκει στο δανικό Δημόσιο, αναλαμβάνει επίσης, εκτός των σιδηροδρομικών μεταφορών, υπηρεσίες πορθμείου από τους λιμένες που του ανήκουν, μεταξύ των οποίων εκείνος του Gedser.
- 3 Στη Δανία, η άδεια κατασκευής εμπορικού λιμένα, δηλαδή λιμένα που χρησιμοποιείται για την εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, οχημάτων και επιβατών, χορηγείται από το Υπουργείο Μεταφορών. Με κριτήριο το σύστημα κυριότητας και ελέγχου, μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ των λιμένων που είναι υπό τον έλεγχο των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι είναι αυτόνομες διοικητικές οντότητες υπαγόμενες στις αρχές αυτές, του λιμένα της Κοπεγχάγης, ο οποίος απολαύει ειδικού νομικού καθεστώτος, των κρατικών λιμένων, οι οποίοι υπάγονται είτε στο Υπουργείο Μεταφορών είτε στον DSB, και των ιδιωτικών λιμένων, τους οποίους εκμεταλλεύονται οι κύριοί τους σύμφωνα με τους όρους που ορίζει η αντίστοιχη άδεια.
- 4 Μέρος των πόρων των λιμένων προέρχεται από τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες για τη χρησιμοποίησή τους. Ειδικότερα, πρέπει να καταβάλλονται τέλη επί των πλοίων και επί των εμπορευμάτων για την είσοδο στον λιμένα καθώς και για τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων, οχημάτων ή επιβατών. Ειδικά τέλη επιβάλλονται για τη χρησιμοποίηση γερανών, αποθηκών ή χώρων αποθήσεως.
- 5 Σύμφωνα με τον νόμο 239, της 12ης Μαΐου 1976, περί των εμπορικών λιμένων (*Lovtidende A* του 1976, σ. 587, στο εξής: νόμος του 1976), ο οποίος ίσχυε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1990, ο αρμόδιος υπουργός, εφεξής ο Υπουργός Μεταφορών, έπρεπε να καθορίζει το ύψος των τελών επί των πλοίων και επί των εμπορευμάτων κατόπιν διαπραγματεύσεων με τη διεύθυνση των εμπορικών λιμένων. Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθούσε ο Υπουργός, το ύψος των τελών υπολογιζόταν με βάση την οικονομική κατάσταση των 22 σημαντικότερων, από άποψη όγκου των μεταφερομένων εμπορευμάτων, επαρχιακών εμπορικών λιμένων και οριζόταν κατά τρόπο που να παρέχεται

στους λιμένες η δυνατότητα να καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας και συντηρήσεώς τους καθώς και να εξασφαλίζεται, κατά τρόπο ορθολογικό, η αυτοχρηματοδότηση των αναγκαίων επεκτάσεων και εκσυγχρονισμών τους.

- 6 Τα τέλη επί των πλοίων και των εμπορευμάτων εμφανίζονταν σε ειδική για κάθε λιμένα κανονιστική απόφαση, εκδοθείσα σύμφωνα με κοινή κανονιστική απόφαση που είχε καταρτίσει ο αρμόδιος υπουργός για όλους τους εμπορικούς λιμένες.
- 7 Δυνάμει της ρυθμίσεως που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, το τέλος επί των πλοίων επιβαλλόταν σε όλα τα σκάφη και τις φορτώσεις καθώς και σε κάθε πλωτό μέσο που παρέμενε εντός του λιμένα ή εντός του ειδικά διαρρυθμισμένου διαύλου προσβάσεως στον λιμένα. Υπολογιζόταν βάσει κατ' αποκοπήν ποσού ανά μετρικό τόνο ή κόρο είτε για κάθε εισοδο στον λιμένα είτε υπό μορφή μηνιαίου τέλους. Τα πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 100 μετρικών τόνων/κόρων απαλλάσσονταν από την καταβολή του τέλους επί των πλοίων.
- 8 Το τέλος επί των εμπορευμάτων επιβαλλόταν σε όλα τα εμπορεύματα που φορτώνονταν, εκφορτώνονταν ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνταν σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στον λιμένα ή στους διαρρυθμισμένους διαύλους προσβάσεως στον λιμένα. Αντιπροσώπευε ένα ορισμένο ποσό ανά τόνο. Για ορισμένα εμπορεύματα προβλέπονταν απαλλαγές ή ειδικά τέλη. Σύμφωνα με την κανονιστική αυτή ρύθμιση, το τέλος επί των εμπορευμάτων έπρεπε να καταβάλλεται από το πλοίο ή τον τοπικό πράκτορά του πριν από τον απόπλου, αλλά οφειλόταν αντιστοίχως από τον παραλήπτη και τον αποστολέα των εμπορευμάτων, επί των οποίων μπορούσε να μετακυλιστεί.
- 9 Κατά την κρίσιμη για την κύρια δίκη περίοδο, το εισπραττόμενο επί των εισαγομένων από την αλλοδαπή εμπορευμάτων τέλος ήταν αυξημένο κατά 40 %. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι αυτό το ίσο προς 40 % πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών εισήχθη στο πλαίσιο γενικής προσαρμογής του ύψους των λιμενικών τελών που πραγματοποιήθηκε το 1956 με βάση έκθεση της επιτροπής λιμενικών τελών και γεφυρών, την οποία είχε συστήσει το 1954 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

- 10 Σύμφωνα με την επιτροπή αυτή, η κριθείσα αναγκαία αύξηση των τελών έπρεπε να αφορά τόσο τα τέλη επί των εμπορευμάτων όσο και τα τέλη επί των πλοίων, έπρεπε όμως «να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο επιδιωκόμενος σκοπός — δηλαδή η αύξηση των εσόδων των λιμένων — να μη διακυβευθεί λόγω της συνολικής ή μερικής μειώσεως της κινήσεως των λιμένων, εξ αιτίας της μεταφοράς των εμπορευμάτων οδικώς ή σιδηροδρομικώς». Η επιτροπή λιμενικών τελών και γεφυρών πρότεινε επίσης, όσον αφορά τα τέλη επί των εμπορευμάτων, «να εστιαστεί η αύξηση στο εξωτερικό εμπόριο, διότι το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων, που προέρχονται από το εξωτερικό ή εξαγονται, μεταφέρονται συνήθως διά θαλάσσης και, επομένως, σε ορισμένο βαθμό, είναι αμελητέος ο κίνδυνος εκτροπής του ρεύματος των μεταφορών αυτών από τους λιμένες απλώς και μόνο λόγω της αυξήσεως του τέλους επί των εμπορευμάτων». Εξάλλου, η εν λόγω επιτροπή έκρινε ότι «ο προσφορότερος τρόπος εισπράξεως των προσθέτων εσόδων μέσω των τελών επί των εμπορευμάτων [ήταν η αύξηση] των τελών αυτών μόνον όσον αφορά τα εισαγόμενα εμπορεύματα», δεδομένου ότι το τέλος επί των εισαγομένων προϊόντων, για παράδειγμα επί των λιπασμάτων και ζωοτροφών για τη γεωργία και επί των πρώτων υλών για τη βιομηχανία, θα ήταν χαμηλότερο από το τέλος επί των τελικών προϊόντων και, επομένως, η αύξηση του τέλους επί των εισαγωγών θα είχε πολύ πιο περιορισμένη επίπτωση στους εν λόγω οικονομικούς τομείς από την αύξηση των τελών επί των εξαγωγών. Τέλος, ο κίνδυνος εκτροπής του ρεύματος από τους λιμένες των εσωτερικών μεταφορών προς όφελος των οδικών μεταφορών οδήγησε την επιτροπή λιμενικών τελών και γεφυρών στο να προτείνει, αφενός, να απαλλάσσονται τα μικρά πλοία από τη σκοπούμενη αύξηση των τελών επί των πλοίων και, αφετέρου, να επιβάλλονται στα σκάφη χωρητικότητας έως 100 τόνων τα χαμηλά τέλη που κανονικά επιβάλλονται σε σκάφη χωρητικότητας μικρότερης των 100 τόνων.
- 11 Το ίσο προς 40 % πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών καταργήθηκε από τον Υπουργό Μεταφορών από 1ης Απριλίου 1990.
- 12 Δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 3, του νόμου του 1976, ο αρμόδιος υπουργός μπορούσε να αποφασίσει την εξαίρεση ορισμένων λιμένων από την εφαρμογή του νόμου. Αυτό έπραξε ο υπουργός για τους λιμένες που ανήκαν στον DSB, μεταξύ των οποίων εκείνος του Gedser. Πάντως, με υπουργική απόφαση, οι λιμένες αυτοί υπέκειντο σε ανάλογη κανονιστική ρύθμιση η οποία καθόριζε τα λιμενικά τέλη στο ίδιο ύψος με αυτό των τελών που ίσχυαν για τους εμπορικούς λιμένες στους οποίους είχε εφαρμογή ο νόμος.

- 13 Δυνάμει της κανονιστικής ρυθμίσεως που ίσχυε κατά τον χρόνο των περιστατικών της κύριας δίκης, για τον λιμένα του Gedser και εκείνο του Rødby, ο οποίος ανήκει επίσης στον DSB, το τέλος επί των πλοίων για τη διακίνηση μέσω πορθμείου αποτελούνταν από ένα μηνιαίο τέλος ανά πλοίο, ύψους 830 öre [υποδιαίρεση της δανικής κορώνας, 1 κορώνα = 100 öre] ανά τόνο ολικής χωρητικότητας (TOX), τέλος το οποίο παρείχε δικαίωμα απεριόριστου αριθμού εισόδων στον λιμένα κατά τη διάρκεια του οικείου μηνός. Υπό την επιφύλαξη δύο εξαιρέσεων, το τέλος επί των εμπορευμάτων ανερχόταν σε 940 öre ανά τόνο.
- 14 Η κανονιστική αυτή ρύθμιση προέβλεπε ότι, για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με ταξινομημένα οχήματα επί των πορθμείων τα οποία εκμεταλλεύεται η GT-Link στη γραμμή Gedser-Travemünde, το τέλος επί των εμπορευμάτων έπρεπε να καταβάλλεται στον DSB, προς όφελος του λιμένα του Gedser, με βάση εβδομαδιαίο υπολογισμό τον οποίο υποβάλλει η GT-Link. Εξάλλου, η ρύθμιση προέβλεπε ότι τα πλοία του DSB, συμπεριλαμβανομένων των μισθωμένων σκαφών, απαλλάσσονταν από την καταβολή λιμενικών τελών, ανεξαρτήτως του αν χρησιμοποιούνταν ως πλοία σηματοδοτήσεως ή κατ' άλλον τρόπο. Επιπλέον, τα πλοία τα οποία ανήκαν στον Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO), θυγατρική εταιρία του Deutsche Bahn (DB, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Γερμανίας), απαλλάσσονταν επίσης από την καταβολή λιμενικών τελών, όπως και τα πλοία του DSB απαλλάσσονταν από την καταβολή των εν λόγω τελών στους λιμένες που ανήκαν στον Deutsche Bahn.
- 15 Το δικαίωμα της GT-Link να χρησιμοποιεί τον λιμένα του Gedser απέρρεε από σύμβαση συναφθείσα μεταξύ αυτής και του DSB. Η σύμβαση αυτή όριζε ότι η GT-Link είχε την υποχρέωση να καταβάλλει στον λιμένα τα λιμενικά τέλη επί των πλοίων και τα τέλη επί των εμπορευμάτων, σύμφωνα με την ισχύουσα κανονιστική ρύθμιση.
- 16 Με αγωγή που κατέθεσε στις 27 Σεπτεμβρίου 1989 ενώπιον του Østre Landsret, η GT-Link ζήτησε, κυρίως, να υποχρεωθεί ο DSB να της επιστρέψει το ποσό των 30 396 000 δανικών κορωνών (DKR) από το συνολικό ποσό των λιμενικών

τελών που είχε καταβάλει μεταξύ 18 Φεβρουαρίου 1987 και 31 Δεκεμβρίου 1989 και, επικουρικώς, το ποσό του προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών που είχε καταβάλει κατά την ίδια περίοδο, ήτοι το ποσό των 6 016 000 DKR.

- 17 Προς στήριξη των κύριων αιτημάτων της, η GT-Link προέβαλε ότι τα εισπραχθέντα από τον DSB λιμενικά τέλη ήταν αντίθετα προς το άρθρο 86 της Συνθήκης. Συναφώς, ισχυρίστηκε ότι ο DSB, ως αποκλειστικός κύριος των λιμένων του Rødby και του Gedser, κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, δηλαδή στην αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών όσον αφορά τα πορθμεία που μεταφέρουν φορτηγά μεταξύ Δανίας και Γερμανίας και ότι εκμεταλλεύεται καταχρηστικώς τη δεσπόζουσα αυτή θέση επιβάλλοντας λιμενικά τέλη υπερβολικού ύψους, όπως επιβεβαιώνεται από τα λογιστικά στοιχεία τα οποία η ίδια η GT-Link υποχρεώθηκε να ανασυντάξει, καθόσον η DSB δεν είχε προσκομίσει τα πρόσφορα λογιστικά έγγραφα που αφορούσαν την εκμετάλλευση του λιμένα του Gedser. Προς στήριξη των επικουρικών αιτημάτων της, η GT-Link προέβαλε ότι το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών, το οποίο αντιπροσωπεύει το 40 % του τέλους επί των εμπορευμάτων, ήταν αντίθετο είτε προς τα άρθρα 9 έως 13 είτε προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.
- 18 Ο DSB αμφισβήτησε το ασυμβίβαστο των εισπραχθέντων λιμενικών τελών προς το άρθρο 86 της Συνθήκης. Πρώτον, δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά που ασκεί επιρροή στην υπόθεση της κύριας δίκης, αγορά η οποία καλύπτει τους σταθμούς αφίξεως/αναχωρήσεως για τις θαλάσσιες, τις χερσαίες και τις εναέριες μεταφορές μεταξύ, αφενός, της Γερμανίας και, αφετέρου, της Δανίας και της Σουηδίας. Δεύτερον, η GT-Link δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι τα λιμενικά τέλη ήταν υπερβολικού ύψους σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, καθόσον τα ανασυνταχθέντα με τη φροντίδα της λογιστικά στοιχεία στηρίζονται σε εσφαλμένες βάσεις και δεν λαμβάνουν ιδίως υπόψη το γεγονός ότι η εισπραξη των λιμενικών τελών παρέχει τη δυνατότητα στον κύριο ενός λιμένα να αποκομίσει επαρκή έσοδα τα οποία προορίζονται όχι μόνο για την εκμετάλλευση του λιμένα, αλλά και για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Τέλος, ο λιμένας Gedser είναι επιχείρηση εμπιπτουσα στο άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης και τα επιβληθέντα λιμενικά τέλη ήταν αναγκαία προκειμένου ο DSB να είναι σε θέση να εκπληρώνει την ειδική αποστολή που του έχει ανατεθεί. Όσον αφορά τα επικουρικά αιτήματα της GT-Link, ο DSB υποστήριξε ότι τα άρθρα 9 έως 13 ή 95 της Συνθήκης δεν ασκούν επιρροή, καθόσον τα λιμενικά τέλη πρέπει να κριθούν βάσει του κεφαλαίου της Συνθήκης περί των μεταφορών. Επικουρικώς, ο εναγόμενος αμφισβήτησε το ασυμβίβαστο των επίδικων λιμενικών τελών προς τα άρθρα 9 έως 13 ή 95 της Συνθήκης.

19 Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Østre Landsret αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Πρέπει το ειδικό πρόσθετο τέλος επί των εισαγομένων εμπορευμάτων, ύψους 40 % του γενικού τέλους, το οποίο επιβάλλεται, όπως αναφέρθηκε στην παρούσα απόφαση περί παραπομπής, ως αντιπαροχή για τη χρήση λιμένων για τους οποίους ο Δανός Υπουργός Μεταφορών έχει δώσει άδεια να λειτουργούν ως εμπορικοί λιμένες, να θεωρηθεί ως εμπύπτον στους κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ περί τελωνειακής ενώσεως, στους οποίους περιλαμβάνονται οι κανόνες των άρθρων 9 έως 13, ή στο άρθρο 95 της Συνθήκης αυτής;
- 2) Πρέπει οι κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ περί τελωνειακής ενώσεως, στους οποίους περιλαμβάνονται οι κανόνες των άρθρων 9 έως 13, ή το άρθρο 95 να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι είναι ασυμβίβαστη με τις εν λόγω διατάξεις η επιβολή ειδικού προσθέτου τέλους ύψους 40 % του γενικού τέλους που επιβάλλεται επί των εμπορευμάτων, όταν το πρόσθετο αυτό τέλος επιβάλλεται αποκλειστικά επί των εμπορευμάτων που εισάγονται από το εξωτερικό;
- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί ένα τέτοιο τέλος να δικαιολογηθεί με το επιχείρημα ότι αποτελεί αντιπαροχή για προσφερόμενη υπηρεσία ή με το επιχείρημα ότι αποτελεί έκφραση της πολιτικής μεταφορών που ακολουθείται σύμφωνα με τις διατάξεις περί μεταφορών της Συνθήκης ΕΟΚ;
- 4) Σε περίπτωση που το ειδικό πρόσθετο τέλος θεωρηθεί ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη ΕΟΚ, αφορά ο ασυμβίβαστος χαρακτήρας του το σύνολο του εν λόγω τέλους που επιβλήθηκε μετά την προσχώρηση ενός κράτους στη Συνθήκη ΕΟΚ ή αφορά απλώς την αύξηση του προσθέτου τέλους η οποία άρχισε να ισχύει μετά την εν λόγω ημερομηνία;
- 5) Προβλέπει το κοινοτικό δίκαιο ειδικές απαιτήσεις σε σχέση με τους κανόνες των εθνικών δικαίων, περί του βάρους της αποδείξεως του ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται με το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ;

- 6) Αν υποθεθεί ότι μια δημόσια επιχείρηση η οποία έχει την κυριότητα και διαχειρίζεται έναν εμπορικό λιμένα κατέχει δεσπόζουσα θέση, μπορεί να συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας αυτής θέσεως, αντίθετη προς το άρθρο 86 της Συνθήκης, η είσπραξη από τον εμπορικό λιμένα των τελών που αναφέρθηκαν ανωτέρω και θεσπίστηκαν από τον Υπουργό Μεταφορών για τη χρήση δημοσίων και ιδιωτικών εμπορικών λιμένων;
- 7) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο έκτο ερώτημα, έχουν τα πρόσωπα ή οι επιχειρήσεις στις οποίες επιβλήθηκε το τέλος δικαίωμα επιστροφής ή αποζημιώσεως βάσει του κοινοτικού δικαίου;
- 8) Αν υποθεθεί ότι μια δημόσια επιχείρηση η οποία έχει την κυριότητα και διαχειρίζεται έναν εμπορικό λιμένα κατέχει δεσπόζουσα θέση, μπορεί να συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση της θέσεως αυτής, αντίθετη προς το άρθρο 86 της Συνθήκης, το γεγονός ότι ο εμπορικός λιμένας δεν επιβάλλει τα λιμενικά τέλη που περιγράφηκαν με την παρούσα διάταξη περί παραπομπής στα δικά του πορθμεία ούτε στα πορθμεία συνεταιρίου του;
- 9) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στα ερωτήματα 1, 2, 4, 6 και/ή 8, μπορεί, παρ' όλ' αυτά, να θεωρηθεί ότι η κατάσταση αυτή επιτρέπεται βάσει του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης, λόγω των ιδιαίτερων καθηκόντων και λειτουργιών που έχουν ανατεθεί στον εναγόμενο;»

Επί των πρώτων τεσσάρων ερωτημάτων

- ²⁰ Με τη σημερινή απόφαση στην υπόθεση C-90/94, Haahr Petroleum (Συλλογή 1997, σ. I-4085), το Δικαστήριο απαντώντας σε ερωτήματα ταυτόσημα προς τα πρώτα τέσσερα ερωτήματα που υπέβαλε το ίδιο εθνικό δικαστήριο, έκρινε ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύει την επιβολή από κράτος μέλος προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ίσου προς 40%, κατά το οποίο προσαυξάνεται — σε περίπτωση εισαγωγής εμπορευμάτων με πλοίο από άλλο κράτος μέλος — το γενικό τέλος που εισπράττεται επί των

εμπορευμάτων που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο διάυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.

- 21 Επομένως, στα πρώτα τέσσερα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στην παρούσα υπόθεση πρέπει να δοθεί η ίδια απάντηση.

Επί του πέμπτου ερωτήματος

- 22 Με το ερώτημα αυτό, το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν το κοινοτικό δίκαιο επιβάλλει ειδικές υποχρεώσεις σχετικά με τις εθνικές διατάξεις που αφορούν το βάρος αποδείξεως ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 86 της Συνθήκης.
- 23 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί κατ' αρχάς ότι η εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης διέπεται κατ' αρχήν από τους εθνικούς δικονομικούς κανόνες (απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 1993, C-60/92, Οτιο, Συλλογή 1993, σ. I-5683, σκέψη 14).
- 24 Ακολούθως, πρέπει να υπομνηστεί ότι ελλείψει σχετικής κοινοτικής ρυθμίσεως, στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους απόκειται να ορίσει τα αρμόδια δικαστήρια και να ρυθμίσει τις διαδικαστικές λεπτομέρειες ασκήσεως προσφυγών που αποσκοπούν στην κατοχύρωση της προστασίας των δικαιωμάτων που οι διάδικοι αντλούν από το άμεσο αποτέλεσμα του κοινοτικού δικαίου, εξυπακουομένου ότι οι λεπτομέρειες αυτές δεν μπορούν να είναι λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αφορούν παρόμοιες προσφυγές της εσωτερικής έννομης τάξεως ούτε να καθιστούν αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγεί η κοινοτική έννομη τάξη (βλ., κυρίως, απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-312/93, Peterbroeck, Συλλογή 1995, σ. I-4599, σκέψη 12, καθώς και την παρατιθέμενη νομολογία).

- 25 Κατ' εφαρμογήν των αρχών αυτών, το Δικαστήριο έκρινε ήδη, όσον αφορά την επιστροφή επιβαρύνσεων που εισπράχθηκαν από κράτος μέλος κατά παραβίαση του κοινοτικού δικαίου, ότι είναι ασυμβίβαστοι προς το κοινοτικό δίκαιο όλοι οι κανόνες περί αποδείξεως που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν πρακτικά αδύνατη ή υπερβολικά δύσκολη την επίτευξη της εν λόγω επιστροφής (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1983, 199/82, San Giorgio, Συλλογή 1983, σ. 3595, σκέψη 14).
- 26 Οι ίδιες αυτές αρχές εφαρμόζονται επίσης όταν πρόκειται να αποδειχθεί η παράβαση διατάξεως του κοινοτικού δικαίου η οποία, όπως το άρθρο 86 της Συνθήκης, είναι ικανή να αναπτύξει άμεσα αποτελέσματα.
- 27 Κατά συνέπεια, στο πέμπτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους απόκειται να ρυθμίσει τις διαδικαστικές λεπτομέρειες — συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν το βάρος αποδείξεως — ασκήσεως προσφυγών που αποσκοπούν στην κατοχύρωση της προστασίας των δικαιωμάτων που οι διάδικοι αντλούν από το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 86 της Συνθήκης, εξυπακουομένου ότι οι λεπτομέρειες αυτές δεν μπορούν να είναι λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αφορούν παρόμοιες προσφυγές της εσωτερικής έννομης τάξεως ούτε να καθιστούν αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγεί η κοινοτική έννομη τάξη.

Επί του έκτου και του όγδοου ερωτήματος

- 28 Με τα δύο αυτά ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν μαζί, το εθνικό δικαστήριο ζητεί ουσιαστικά να πληροφορηθεί αν το ότι δημόσια επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, εισπράττει λιμενικά τέλη, όπως τα επίδικα στην υπόθεση της κύριας δίκης, ή παραιτείται από την επιβολή των τελών αυτών επί των υπηρεσιών που παρέχει με τα δικά της πορθμεία και, λόγω αμοιβαιότητας, επί των υπηρεσιών ορισμένων εμπορικών εταιρών της, μπορεί να αποτελέσει καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής της δεσπόζουσας θέσεως, αντίθετη προς το άρθρο 86 της Συνθήκης.

- 29 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στα ερωτήματα αυτά, πρέπει προκαταρκτικά να παρατηρηθεί ότι από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι ο DSB είναι δημόσια επιχείρηση, η οποία υπάγεται στο δανικό Υπουργείο Μεταφορών και της οποίας ο προϋπολογισμός περιλαμβάνεται στον νόμο περί των δημοσίων οικονομικών. Εξάλλου, ο DSB είναι κύριος ορισμένων εμπορικών λιμένων, μεταξύ των οποίων εκείνος του Gedser, λιμένων από τους οποίους αναχωρούν τα πορθμεία του DSB.
- 30 Προέχει επίσης να υπομνηστεί ότι, μολονότι οι λιμένες που ανήκουν στον DSB εξαιρούνται κατ' αρχήν από την εφαρμογή του νόμου του 1976 δυνάμει αποφάσεως του Υπουργού Μεταφορών, σύμφωνα με κανονιστική απόφαση του ίδιου υπουργού τα επίδικα λιμενικά τέλη είχαν εφαρμοστεί στον λιμένα του Gedser και είχαν απαλλαγεί από την πληρωμή των τελών αυτών οι υπηρεσίες που παρέχει ο DSB με δικά του πορθμεία, καθώς και εκείνες που παρέχουν ορισμένοι από τους εμπορικούς του εταίρους.
- 31 Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, με τις παρατηρήσεις τους που υπέβαλαν τόσο ενώπιον του Δικαστηρίου όσο και ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, όπως οι παρατηρήσεις αυτές συνοψίζονται στη διάταξη περί παραπομπής, οι διάδικοι της κύριας δίκης είχαν συζητήσει σχετικά με το εύλογο ή υπερβολικό ύψος των λιμενικών τελών, όπως αυτό καθορίστηκε από το Υπουργείο Μεταφορών.
- 32 Επομένως, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο εθνικό δικαστήριο, επιβάλλεται να εξεταστεί αν οι πρακτικές που αναφέρουν το έκτο και το όγδοο ερώτημα συμβιβάζονται προς το άρθρο 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, το οποίο καθορίζει τις προϋποθέσεις τις οποίες τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν όσον αφορά τα μέτρα που θεσπίζουν ή διατηρούν ως προς τις δημόσιες ιδίως επιχειρήσεις.
- 33 Επί του σημείου αυτού, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι το Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να αναγνωρίσει ότι είναι ασύμβατο προς τους κανόνες της Συνθήκης κάθε μέτρο κράτους μέλους το οποίο διατηρεί σε ισχύ διάταξη νόμου δημιουργούσα κατάσταση η οποία οδηγεί κατ' ανάγκη ένα δημόσιο οργανισμό να παραβαίνει το άρθρο 86 της Συνθήκης (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 23ης Απριλίου 1991, C-41/90, Höfner και Elser, Συλλογή 1991, σ. I-1979, σκέψη 27).

- 34 Ειδικότερα, ένα κράτος μέλος παραβαίνει τις απαγορεύσεις του άρθρου 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, σε συνδυασμό προς εκείνες του άρθρου 86, αν, με τη θέσπιση κανονιστικής ρυθμίσεως περί των καταβλητέων λιμενικών τελών για τη χρήση των λιμένων που ανήκουν σε δημόσια επιχείρηση, οδηγεί την επιχείρηση αυτή να εκμεταλλεύεται καταχρηστικώς τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα αυτής (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, Corsica Ferries, Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 43).
- 35 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνηστεί, πρώτον, ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι επιχείρηση που απολαύει, εκ του νόμου, μονοπώλιου επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης (προαναφερθείσα απόφαση Corsica Ferries, σκέψη 40, και παρατιθέμενη νομολογία). Αυτό συμβαίνει και στην περίπτωση δημόσιας επιχείρησεως η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα και η οποία, υπό την ιδιότητα αυτή, είναι η μόνη που έχει το δικαίωμα να εισπράττει, για τον λιμένα αυτόν, τα οφειλόμενα λιμενικά τέλη για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- 36 Πάντως, προκειμένου να εξεταστεί αν η εν λόγω δημόσια επιχείρηση κατέχει όντως μια τέτοια δεσπόζουσα θέση στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα αυτής, θεμελιώδης σημασία πρέπει να δοθεί στην οριοθέτηση της οικείας αγοράς, όπως επανειλημμένως υπογράμμισε το Δικαστήριο (βλ., ιδίως, απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1980, 31/80, L'Oréal, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 471, σκέψη 25), και στην οριοθέτηση του σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς όπου η επιχείρηση είναι σε θέση να επιδοθεί, ενδεχομένως, σε καταχρηστικές πρακτικές που να εμποδίζουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό (βλ., ιδίως, απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψη 44).
- 37 Όπως προκύπτει από την απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova* (Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 15), πρέπει να ληφθεί υπόψη, στο τελευταίο αυτό πλαίσιο, ιδίως ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω του εν λόγω λιμένα και η σημασία του λιμένα αυτού σε σχέση προς το σύνολο των δραστηριοτήτων θαλάσσιας εισαγωγής και εξαγωγής στο οικείο κράτος μέλος.

- 38 Δεύτερον, επιβάλλεται να υπογραμμιστεί ότι, κατά το άρθρο 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης, καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως μπορεί να συνίσταται ιδίως στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής και στην εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.
- 39 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ως «μη δίκαιες τιμές», κατά την έννοια του άρθρου 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο α', της Συνθήκης, πρέπει να νοείται η υπερβολική τιμή, δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής (βλ., υπό την έννοια αυτή, προπαρατεθείσα απόφαση United Brands κατά Επιτροπής, σκέψη 250).
- 40 Στο εθνικό δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν αυτό συμβαίνει στην περίπτωση του ύψους των επίδικων στην απόφαση της κύριας δίκης λιμενικών τελών.
- 41 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το γεγονός ότι μια δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, απαλλάσσει από την πληρωμή των τελών αυτών τις δικές της υπηρεσίες πορθμείου και, λόγω αμοιβαιότητας, τις υπηρεσίες ορισμένων εμπορικών εταιρών της μπορεί επίσης να αποτελέσει καταχρηστική εκμετάλλευση κατά το μέτρο που συνεπάγεται την εφαρμογή έναντι των άλλων εμπορικών εταιρών της δημόσιας επιχείρησεως ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, κατά την έννοια το άρθρου 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', της Συνθήκης.
- 42 Όσον αφορά την απαλλαγή των δικών της υπηρεσιών πορθμείου από την καταβολή των τελών, η απαλλαγή αυτή θα συνιστούσε επίσης καταχρηστική εκμετάλλευση αν προέκυπτε ότι η δημόσια επιχείρηση δεν καταχωρίζει, στα λογιστικά της βιβλία, ένα ποσό ισοδύναμο προς το συνολικό ύψος των λιμενικών τελών τα οποία οφείλονται για το μέρος της δραστηριότητάς της που αφορά την εκμετάλλευση των υπηρεσιών πορθμείου. Ελλείψει διαφάνειας στην τήρηση των λογιστικών βιβλίων, το γεγονός ότι οι τιμές που εφαρμόζει η δημόσια επιχείρηση για τις δικές της υπηρεσίες πορθμείου είναι εξαιρετικά χαμηλές σε σχέση με τις εφαρμοζόμενες από τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις πορθμείου μπορεί να αποτελέσει ένδειξη ότι η καταχώριση αυτή δεν έγινε.

- 43 Όσον αφορά την απαλλαγή καταβολής τελών, λόγω αμοιβαιότητας, για τις υπηρεσίες πορθμείου ορισμένων εμπορικών εταιρών της δημόσιας επιχειρήσεως, η απαλλαγή αυτή θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει παράβαση του άρθρου 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', της Συνθήκης αν προέκυπτε ότι το συνολικό ποσό των τελών τα οποία κανονικά οφείλονται από τους τελευταίους για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων της δημόσιας επιχειρήσεως κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης περιόδου είναι υψηλότερο από το ποσό το οποίο κανονικά οφείλεται από τη δημόσια επιχείρηση για τις λιμενικές υπηρεσίες που της προσφέρθηκαν, κατά την ίδια περίοδο, στους λιμένες των εμπορικών της εταιρών.
- 44 Τρίτον, πρέπει να τονιστεί ότι ευθύνη του κράτους μέλους, βάσει των των άρθρων 86 και 90, παράγραφος 1, της Συνθήκης, γεννάται μόνον αν η καταχρηστική συμπεριφορά της εν λόγω δημόσιας επιχειρήσεως ήταν ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Για να συντρέχει αυτή η προϋπόθεση, δεν χρειάζεται να έχει πράγματι επηρεασθεί αρνητικά το εμπόριο αυτό λόγω της καταχρηστικής συμπεριφοράς του οικείου φορέα. Αρκεί να αποδειχθεί ότι η συμπεριφορά αυτή είναι ικανή να παραγάγει το αποτέλεσμα αυτό (βλ., υπό την έννοια αυτή, προαναφερθείσα απόφαση Höfner και Elser, σκέψη 32).
- 45 Το Δικαστήριο, έχει ήδη κρίνει ότι οι εισάγουσες διακρίσεις πρακτικές οι οποίες, όπως οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης, θίγουν τις επιχειρήσεις που διενεργούν θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ δύο κρατών μελών είναι ικανές να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών (προπαρατεθείσα απόφαση Corsica Ferries, σκέψη 44).
- 46 Ενόψει των προαναφερθέντων, στο έκτο και στο όγδοο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, όταν δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, κατέχει δεσπόζουσα θέση επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς, το άρθρο 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό προς το άρθρο 86 της Συνθήκης, εμποδίζει την επιχείρηση αυτή να εισπράττει, κατ' εφαρμογήν κανονιστικής ρυθμίσεως του κράτους μέλους στο οποίο υπάγεται, λιμενικά τέλη μη δικαίου ύψους ή απαλλάσσει από την καταβολή των τελών αυτών τις δικές της υπηρεσίες πορθμείου και, λόγω αμοιβαιότητας, τις υπηρεσίες ορισμένων εμπορικών εταιρών της, στον βαθμό

που τέτοιες απαλλαγές συνεπάγονται την εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν, λαμβανομένων υπόψη του επιπέδου των τελών και της οικονομικής αξίας των παρεχομένων υπηρεσιών, το ύψος των τελών είναι όντως άδικο. Σ' αυτό επίσης εναπόκειται να εξακριβώσει αν η απαλλαγή καταβολής τελών για τις υπηρεσίες πορθμείου που παρέχει η ίδια η δημόσια επιχείρηση και, λόγω αμοιβαιότητας, για τις υπηρεσίες ορισμένων εμπορικών εταιρών της συνεπάγεται όντως την εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών.

Επί του ένατου ερωτήματος

- 47 Με το ερώτημα αυτό, το εθνικό δικαστήριο ερωτά ουσιαστικά αν το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης επιτρέπει σε δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, να εισπράττει λιμενικά τέλη για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα οποία είναι αντίθετα προς το κοινοτικό δίκαιο.
- 48 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της Συνθήκης, ιδίως δε στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί, υπό την επιφύλαξη, ωστόσο, ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό που να αντίκειται προς το συμφέρον της Κοινότητας.
- 49 Επομένως, για να ισχύει η παρέκκλιση από την εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης που προβλέπει το άρθρο 90, παράγραφος 2, πρέπει κατ' αρχάς να εξακριβώνεται αν η οικεία επιχείρηση είναι όντως επιφορτισμένη από το κράτος μέλος με τη διαχείριση μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, αν η εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης δεν εμποδίζει την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί στην επιχείρηση.

- 50 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι, προκειμένου περί διατάξεως η οποία επιτρέπει, υπό ορισμένες περιστάσεις, παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης, ο ορισμός των επιχειρήσεων που μπορούν να την επικαλεστούν πρέπει να ερμηνεύεται στενά (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1974, 127/73, BRT II, Συλλογή τόμος 1974, σ. 157, σκέψη 19).
- 51 Με την απόφαση της 14ης Ιουλίου 1971, 10/71, Muller κ.λπ. (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 895, σκέψη 11), το Δικαστήριο έκρινε ότι μπορεί να εμπίπτει στην έννοια της «επιχειρήσεως επιφορτισμένης με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος» μια επιχείρηση η οποία, απολαύουσα ορισμένων προνομίων για την εκπλήρωση της αποστολής που της έχει νομίμως ανατεθεί και διατηρούσα προς τον σκοπό αυτό στενές σχέσεις με τις δημόσιες αρχές, διασφαλίζει τη σημαντικότερη έξοδο του ενδιαφερόμενου κράτους για την ποταμοπλοία.
- 52 Πάντως, εκ τούτου δεν προκύπτει ότι η εκμετάλλευση οποιουδήποτε εμπορικού λιμένα εμπίπτει στη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος ούτε ότι, ειδικότερα, το σύνολο των παρεχομένων υπηρεσιών εντός ενός τέτοιου λιμένα αφορά μια τέτοια αποστολή.
- 53 Πράγματι, με την προαναφερθείσα απόφαση *Merci convenzionali porto di Genova*, σκέψη 27, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι λιμενικές εργασίες φορτώσεως, εκφορτώσεως, μεταφορτώσεως, αποθηκεύσεως και, γενικά, κινήσεως εμπορευμάτων ή οποιωνδήποτε υλικών στον λιμένα δεν άπτονται κάποιου γενικού οικονομικού συμφέροντος που εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα τα οποία τις διακρίνουν από άλλες δραστηριότητες της οικονομικής ζωής.
- 54 Τέλος, έστω κι αν υποτεθεί ότι απλώς και μόνον η διάθεση προς χρήση της λιμενικής υποδομής μπορεί να χαρακτηριστεί ως υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συν-

θήκης, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ούτε από τη διάταξη περί παραπομπής ούτε από τις κατατεθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου παρατηρήσεις προκύπτει ότι η εφαρμογή του άρθρου 86 της Συνθήκης κατά την είσπραξη των λιμενικών τελών από τον DSB είναι ικανή να εμποδίσει την εκπλήρωση μιας τέτοιας αποστολής.

- 55 Επομένως, στο ένατο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης δεν επιτρέπει σε δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, να εισπράττει λιμενικά τέλη για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία είναι αντίθετα προς το κοινοτικό δίκαιο, δεν είναι όμως αναγκαία για την εκ μέρους της εκπλήρωση της ειδικής αποστολής που της έχει ανατεθεί.

Επί του έβδομου ερωτήματος

- 56 Με το ερώτημα αυτό, το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν, σε περίπτωση ασυμβίβαστου των επιδίκων στην κύρια δίκη τελών προς τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 90, παράγραφος 1, και 86 της Συνθήκης, το κοινοτικό δίκαιο παρέχει στα πρόσωπα ή στις επιχειρήσεις στις οποίες έχουν επιβληθεί τα τέλη αυτά το δικαίωμα να απαιτήσουν είτε την επιστροφή των τελών είτε αποζημίωση.
- 57 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί αφενός ότι, ακόμη και στο πλαίσιο του άρθρου 90, οι διατάξεις του άρθρου 86 της Συνθήκης επάγονται άμεσα αποτελέσματα και γεννούν υπέρ των πολιτών δικαιώματα τα οποία τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να προστατεύουν (απόφαση της 30ής Απριλίου 1974, 155/73, Sacchi, Συλλογή τόμος 1974, σ. 217, σκέψη 18, και προαναφερθείσα απόφαση *Merci convenzionali porto di Genova*, σκέψη 23).

- 58 Αφετέρου, από πάγια νομολογία (βλ., ως εκδοθείσα τελευταία, την απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-192/95 έως C-218/95, Comateb κ.λπ., Συλλογή 1997, σ. I-165, σκέψη 20) προκύπτει ότι το δικαίωμα επιστροφής επιβαρύνσεων που εισέπραξε κράτος μέλος κατά παράβαση των κανόνων του κοινοτικού δικαίου αποτελεί τη συνέπεια και το συμπλήρωμα των δικαιωμάτων που απονέμονται στους πολίτες από τις κοινοτικές διατάξεις που απαγορεύουν τέτοιες επιβαρύνσεις. Επομένως, το κράτος μέλος υποχρεούται, κατ' αρχήν, να επιστρέψει τις φορολογικές επιβαρύνσεις που εισπράχθηκαν κατά παράβαση του κοινοτικού δικαίου, εκτός όταν αποδεικνύεται ότι το πρόσωπο που αναγκάστηκε να καταβάλει τις εν λόγω επιβαρύνσεις τις μετακύλισε πράγματι σε άλλα πρόσωπα (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Comateb κ.λπ., σκέψη 21, καθώς και την παρατιθέμενη νομολογία).
- 59 Η ίδια συλλογιστική έχει εφαρμογή, εν πάση περιπτώσει, όταν οι επιβαρύνσεις εισπράττονται από δημόσια επιχείρηση η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών και της οποίας ο προϋπολογισμός περιλαμβάνεται στον νόμο περί των δημοσίων οικονομικών (βλ. σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως).
- 60 Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι δεν είναι δυνατό να εμποδίζονται οι επιχειρηματίες να ζητούν από τα αρμόδια δικαστήρια, σύμφωνα με τις κατάλληλες διαδικασίες του εθνικού δικαίου και υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει η απόφαση της 5ης Μαρτίου 1996, C-46/93 και C-48/93, Brasserie du pêcheur και Factortame (Συλλογή 1996, σ. I-1029), την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστησαν λόγω της εισπράξεως μη οφειλομένου φόρου, και τούτο ανεξάρτητα από το ζήτημα της μετακύλισης του φόρου αυτού (προαναφερθείσα απόφαση Comateb κ.λπ., σκέψη 34).
- 61 Βάσει των προεκτεθέντων, στο έβδομο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα πρόσωπα ή οι επιχειρήσεις, στα οποία έχουν επιβληθεί φορολογικές επιβαρύνσεις αντίθετες προς τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 90, παράγραφος 1, και 86 της Συνθήκης από δημόσια επιχείρηση υπαγόμενη σε εθνικό υπουργείο και ο προϋπολογισμός της οποίας περιλαμβάνεται στον νόμο περί των δημοσίων οικονομικών, δικαιούνται κατ' αρχήν επιστροφής των φορολογικών επιβαρύνσεων που καταβλήθηκαν αχρεωστήτως.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 62 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσε παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 30ής Ιουνίου 1995 το Østre Landsret, αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύει την επιβολή από κράτος μέλος προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ίσου προς 40 %, κατά το οποίο προσαυξάνεται, σε περίπτωση εισαγωγής εμπορευμάτων με πλοίο από άλλο κράτος μέλος, το γενικό τέλος που εισπράττεται επί των εμπορευμάτων που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο διάυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.
- 2) Στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους απόκειται να ρυθμίσει τις διαδικαστικές λεπτομέρειες — συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν το βάρος αποδείξεως — ασκήσεως προσφυγών που αποσκοπούν στην κατοχύρωση της προστασίας των δικαιωμάτων που οι διάδικοι αντλούν από το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, εξυπακουμένου ότι οι λεπτομέρειες αυτές δεν μπορούν να είναι λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αφορούν παρόμοιες προσφυγές της εσωτερικής έννομης τάξεως ούτε να καθιστούν αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που χορηγεί η κοινοτική έννομη τάξη.

- 3) Όταν δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, κατέχει δεσπόζουσα θέση επί σημαντικού τμήματος της κοινής αγοράς, το άρθρο 90, παράγραφος 1, σε συνδυασμό προς το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, εμποδίζει την επιχείρηση αυτή να εισπράττει, κατ' εφαρμογήν κανονιστικής ρυθμίσεως του κράτους μέλους στο οποίο υπάγεται, λιμενικά τέλη μη δικαίου ύψους ή απαλλάσσει από την καταβολή των τελών αυτών τις δικές της υπηρεσίες πορθμείου και, λόγω αμοιβαιότητας, τις υπηρεσίες ορισμένων εμπορικών εταιρών της, στον βαθμό που τέτοιες απαλλαγές συνεπάγονται την εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν, λαμβανομένων υπόψη του επιπέδου των τελών και της οικονομικής αξίας των παρεχομένων υπηρεσιών, το ύψος των τελών είναι όντως άδικο. Σ' αυτό επίσης εναπόκειται να εξακριβώσει αν η απαλλαγή καταβολής τελών για τις υπηρεσίες πορθμείου που παρέχει η ίδια η δημόσια επιχείρηση και, λόγω αμοιβαιότητας, για τις υπηρεσίες ορισμένων εμπορικών εταιρών της συνεπάγεται όντως την εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών.
- 4) Το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης δεν επιτρέπει σε δημόσια επιχείρηση, η οποία είναι κύριος εμπορικού λιμένα τον οποίο και διαχειρίζεται, να εισπράττει λιμενικά τέλη για την χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία είναι αντίθετα προς το κοινοτικό δίκαιο, δεν είναι όμως αναγκαία για την εκ μέρους της εκπλήρωση της ειδικής αποστολής που της έχει ανατεθεί.
- 5) Τα πρόσωπα ή οι επιχειρήσεις, στα οποία έχουν επιβληθεί φορολογικές επιβαρύνσεις αντίθετες προς τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 90, παράγραφος 1, και 86 της Συνθήκης, από δημόσια επιχείρηση υπαγόμενη σε εθνικό υπουργείο και ο προϋπολογισμός της οποίας περιλαμβάνεται στον νόμο περί των δημοσίων οικονομικών, δικαιούνται κατ' αρχήν επιστροφής των φορολογικών επιβαρύνσεων που καταβλήθηκαν αχρεωστήτως.

Mancini

Murray

Kapteyn

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 17 Ιουλίου 1997.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

R. Grass

G. F. Mancini