SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)
17 luglio 1997 *

Nel procedimento C-242/95,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dall'Østre Landsret (Danimarca), nella causa dinanzi ad esso pendente tra

GT-Link A/S

e

De Danske Statsbaner (DSB),

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 9-13, 84, 86, 90 e 95 del Trattato CEE,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai signori G. F. Mancini, presidente di sezione, J. L. Murray e P. J. G. Kapteyn (relatore), giudici,

avvocato generale: F. G. Jacobs
cancelliere: H. von Holstein, vicecancelliere

* Lingua processuale: il danese.

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la GT-Link A/S, dall'avv. Anders Torbøl, del foro di Copenaghen;

— per la Danske Statsbaner (DSB), dagli avv. ti Ulrik Lett e Anne Rubach-Larsen, del foro di Copenaghen;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Hans Peter Hartvig, consigliere giuridico, Anders Christian Jessen, Enrico Traversa e Richard Lyal, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della GT-Link A/S e della Commissione, all'udienza del 9 gennaio 1997,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 27 febbraio 1997,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 30 giugno 1995, pervenuta in cancelleria l'11 luglio seguente, l'Østre Landsret ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, varie questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione degli artt. 9-13, 84, 86, 90 e 95 del Trattato CEE.

2 Tali questioni sono sorte nell'ambito di una controversia tra la GT-Link A/S (in prosieguo: la «GT-Link») — una società per azioni danese che svolge servizio traghetti dal 1987 fra Gedser (Danimarca) e Travemünde (ex Germania dell'Ovest) e, dal 1990, fra Gedser e Rostock (ex Germania dell'Est) — e la De Danske Statsbaner, Società nazionale delle ferrovie danesi (in prosieguo: la «DSB»), vertente sulla riscossione da parte di quest'ultima, a carico della GT-Link, di tasse portuali dovute per l'uso del porto di Gedser, di cui la DSB è proprietaria. La DSB, che appartiene allo Stato danese, svolge del pari, oltre ai trasporti ferroviari, servizi traghetti con partenza dai porti che ad essa appartengono, fra cui quello di Gedser.

3 In Danimarca l'autorizzazione per creare un porto commerciale, vale a dire un porto utilizzato per il trasporto commerciale di merci, di veicoli e di persone, è rilasciata dal ministro dei Trasporti. A seconda del sistema di proprietà e di controllo, si può effettuare una distinzione fra i porti gestiti dai comuni, che sono enti amministrativi autonomi soggetti ad amministrazione comunale, il porto di Copenaghen, che fruisce di un particolare regime giuridico, i porti statali, che dipendono dal ministero dei Trasporti o dalla DSB, e i porti privati, che sono gestiti dai loro proprietari in conformità alle condizioni fissate nella corrispondente autorizzazione.

4 Una parte delle entrate dei porti proviene dalle tasse versate dagli utenti per il loro uso. Tasse su navi e su merci devono essere versate quindi per lo scalo nel porto, nonché per l'imbarco e lo sbarco di merci, di veicoli o di persone. Imposte speciali vengono richieste per l'uso di gru, di magazzini o di piazzuole.

5 Quando vigeva la legge 12 maggio 1976, n. 239, sui porti commerciali (*Lovtidende* A 1976, pag. 587; in prosieguo: la «legge del 1976»), rimasta in vigore fino al 31 dicembre 1990, spettava al ministro competente, ora il ministro dei Trasporti, fissare le aliquote delle tasse sulle navi e sulle merci dopo averle negoziate con la direzione dei porti commerciali. Secondo la prassi ministeriale, le aliquote delle tasse erano calcolate in base alla situazione economica dei 22 porti commerciali

provinciali più importanti in termini di volume di traffico commerciale, e venivano fissate in modo da consentire ai porti di far fronte alle loro spese di gestione e di manutenzione, nonché di garantire un livello ragionevole di autofinanziamento dei necessari ampliamenti e ammodernamenti.

6 Le tasse sulle navi e sulle merci erano riportate in un regolamento stabilito, per ciascun porto, sulla base di un regolamento comune elaborato dal ministro competente per tutti i porti commerciali.

7 In forza della normativa vigente all'epoca dei fatti della causa principale, la tassa sulle navi era dovuta per tutte le navi e le imbarcazioni nonché per i galleggianti di ogni genere trovantisi nel porto o nel canale che ne consente l'accesso. Essa era calcolata, secondo un importo fisso per tonnellata di stazza lorda (TSL) o per tonnellata lorda (TL), per ogni scalo o come imposta mensile. Le navi al di sotto delle 100 tonnellate TSL/TL venivano esentate dal versamento della tassa sulle navi.

8 La tassa sulle merci era dovuta per tutte le merci caricate, scaricate o imbarcate o sbarcate in altro modo nel porto o nei canali per l'accesso al porto. Essa era costituita da un certo importo per tonnellata. Esenzioni o tariffe speciali erano contemplate per alcune merci. Ai termini della normativa in esame, la tassa sulle merci doveva essere corrisposta dalla nave o dal suo agente locale prima della partenza, ma era rispettivamente dovuta dal destinatario e dallo speditore delle merci, sui quali poteva essere trasferita.

9 Durante il periodo che rileva per la causa principale la tassa sulle merci riscossa sulle merci importate dall'estero era maggiorata del 40%. Dall'ordinanza di rinvio risulta che tale maggiorazione all'importazione del 40% era stata introdotta nell'ambito di un adeguamento generale del livello delle tariffe dei porti effettuato nel 1956 in base ad una relazione della commissione delle tariffe dei porti e dei ponti istituita nel 1954 dal ministero dei Lavori pubblici.

10 Secondo detta commissione, l'aumento delle tariffe considerato necessario doveva riguardare le tasse tanto sulle merci quanto sulle navi, ma doveva «essere effettuato in modo tale che il suo obiettivo — vale a dire l'incremento delle entrate dei porti — non sia compromesso da una perdita totale o parziale del traffico nei porti, a causa della preferenza del trasporto su strada o per ferrovia». Pertanto, la commissione delle tariffe dei porti e dei ponti proponeva, per quanto riguarda le tasse sulle merci, «di concentrarsi sul commercio con l'estero, poiché la maggior parte delle merci importate o esportate viene di norma trasportata via mare e può essere considerato quindi relativamente irrilevante il rischio che detto trasporto non venga effettuato tramite porti solo a causa di un aumento della tassa sulle merci». Detta commissione considerava inoltre che «il sistema più adeguato per ottenere la maggiorazione di entrate tramite tasse sulle merci [è di aumentare] le stesse tasse solo per quanto riguarda le merci importate», poiché la tassa che colpisce i prodotti importati, ad esempio i fertilizzanti e i foraggi per il settore agricolo e le materie prime per il settore industriale, è meno elevata di quella che colpisce i prodotti finiti ed un aumento della tassa sulle importazioni avrebbe pertanto un'influenza molto più limitata sui settori di attività interessati di un aumento delle tasse sulle esportazioni. Infine, il rischio che il traffico interno possa disertare i porti a favore del trasporto su strada ha indotto la commissione delle tariffe dei porti e dei ponti a proporre, da un lato, di esentare le navi di piccole dimensioni dal previsto aumento delle tasse sulle navi e, dall'altro, di far fruire le navi fino a 100 tonnellate delle aliquote inferiori di regola concesse alle navi aventi una stazza inferiore a 100 tonnellate.

11 La maggiorazione all'importazione del 40% veniva abolita dal ministro dei Trasporti con effetto a partire dal 1° aprile 1990.

12 In forza dell'art. 1, n. 3, della legge del 1976, il ministro competente poteva decidere di escludere alcuni porti dall'ambito di applicazione della legge. È quanto detto ministro ha disposto per i porti appartenenti alla DSB, fra cui quello di Gedser. Tuttavia, in base a un decreto ministeriale, detti porti venivano assoggettati ad una normativa analoga che fissava le tasse portuali allo stesso livello delle tasse vigenti per i porti commerciali cui si applicava la detta legge.

13 In forza della normativa in vigore all'epoca dei fatti della causa principale nel porto di Gedser e in quello di Rødby, appartenente anch'esso alla DSB, la tassa sulle navi per il trasporto effettuato con traghetti era costituita da una tassa mensile per ogni nave nella misura di 830 öre per tonnellata di stazza lorda o tonnellata lorda, che dava diritto a un numero illimitato di scali al mese. Fatte salve due eccezioni, la tassa sulle merci ammontava a 940 öre per tonnellata.

14 La detta normativa prevedeva che, per le merci trasportate in autoveicoli immatricolati mediante traghetti gestiti dalla GT-Link sulla rotta Gedser-Travemüde, la tassa sulle merci doveva essere versata alla DSB, a favore del porto di Gedser, sulla base di un calcolo settimanale che la GT-Link doveva produrre. La stessa normativa stabiliva peraltro che le navi della DSB, comprese quelle che essa noleggiava, venivano esentate dal versamento delle tasse portuali, sia che esse venissero usate come imbarcazioni per segnalazione o in altro modo. Inoltre, le navi che appartenevano alla Deutsche Fähregesellschaft Ostsee mbH (DFO), filiale della Deutsche Bahn (DB), la Società nazionale delle ferrovie tedesche, venivano anch'esse esentate dal versamento delle tasse portuali, così come le navi della DSB erano esentate dal versamento delle dette tasse nei porti appartenenti alla Deutsche Bahn.

15 Il diritto della GT-Link di utilizzare il porto di Gedser risultava da una convenzione stipulata fra essa e la DSB. Tale convenzione stabiliva che la GT-Link avrebbe versato all'ente portuale tasse sulle navi e sulle merci, conformemente alla regolamentazione in vigore.

16 Con ricorso depositato il 27 settembre 1989 presso l'Østre Landsret, la GT-Link chiedeva che la DSB fosse condannata a rimborsarle, in via principale, l'importo di 30 396 000 DKR, facente parte delle tasse portuali che essa aveva pagato fra il

18 febbraio 1987 e il 31 dicembre 1989 e, in subordine, l'importo della maggiorazione all'importazione da essa versato nello stesso periodo, per un totale di 6 016 000 DKR.

17 A sostegno delle sue conclusioni presentate in via principale, la GT-Link sosteneva che le tasse portuali riscosse dalla DSB erano incompatibili con l'art. 86 del Trattato. Essa sosteneva al riguardo che la DSB, in quanto unica proprietaria dei porti di Rødby e di Gedser, deteneva una posizione dominante sul mercato rilevante nella specie, vale a dire quello delle prestazioni di servizi portuali per quanto attiene ai traghetti destinati al traffico stradale tra la Danimarca e la Germania, e che essa abusava di detta posizione dominante riscuotendo tasse portuali d'importo irragionevole, come sarebbe stato attestato dalla contabilità che la stessa GT-Link aveva dovuto ricostruire poiché la DSB non aveva prodotto i pertinenti documenti contabili relativi alla gestione del porto di Gedser. A sostegno delle conclusioni presentate in subordine, la GT-Link sosteneva che la maggiorazione all'importazione, pari al 40% della tassa sulle merci, era incompatibile con gli artt. 9-13, o con l'art. 95 del Trattato.

18 La DSB negava l'incompatibilità delle tasse portuali da essa riscosse con l'art. 86 del Trattato. Da un lato, essa non avrebbe detenuto alcuna posizione dominante sul mercato rilevante nella causa principale, che sarebbe costituito dal mercato delle stazioni terminali dei trasporti marittimi, terrestri e aerei tra la Germania, da un lato, e la Danimarca e la Svezia, dall'altro. D'altro lato, la GT-Link non sarebbe riuscita a dimostrare che le tasse portuali erano sproporzionate rispetto alle prestazioni fornite, in quanto la contabilità da essa ricostruita si fondava su basi errate e trascurava in particolare il fatto che la riscossione delle tasse portuali consente al proprietario di un porto di ricavare mezzi sufficienti non solo per la gestione del porto, ma anche per le riparazioni e il rinnovamento degli impianti portuali. Infine, il porto di Gedser avrebbe costituito un'impresa ai sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato e le tasse portuali riscosse sarebbero state necessarie perché la DSB potesse svolgere i particolari compiti che le erano stati affidati. Quanto alle conclusioni presentate in subordine dalla GT-Link, la DSB sosteneva che gli artt. 9-13 o 95 del Trattato non erano pertinenti, in quanto le tasse portuali dovevano essere valutate con riguardo al titolo del Trattato relativo ai trasporti. In subordine, essa negava l'incompatibilità delle tasse portuali controverse con gli artt. 9-13 o 95 del Trattato.

19 L'Østre Landsret ha deciso di sospendere pertanto il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la maggiorazione speciale del 40% di una tassa generale sulle merci, come quella descritta nell'ordinanza di rinvio, riscossa per l'uso dei porti che il ministro dei Trasporti abbia autorizzato ad operare quali porti commerciali, debba considerarsi soggetta alle disposizioni del Trattato CEE concernenti l'Unione doganale, fra cui gli artt. 9-13, ovvero all'art. 95.

2) Se le norme del Trattato CEE sull'Unione doganale, in particolare gli artt. 9-13 ovvero l'art. 95, vadano interpretati nel senso che è incompatibile con dette disposizioni la riscossione di una maggiorazione speciale all'importazione del 40% della tassa generale sulle merci qualora la maggiorazione venga riscossa solo sulle merci provenienti dall'estero.

3) In caso di soluzione affermativa della questione n. 2, come possa essere legittimata un'imposta del genere partendo da considerazioni inerenti alla sua funzione di corrispettivo di un servizio o alla politica dei trasporti, ai sensi del titolo del Trattato CEE relativo ai trasporti.

4) Se l'eventuale incompatibilità con il Trattato CEE riguardi la totalità della detta maggiorazione, riscossa dopo l'adesione della Danimarca al Trattato CEE, ovvero unicamente l'aumento di detta maggiorazione, avvenuto dopo quel momento.

5) Se il diritto comunitario influenzi in modo speciale le norme nazionali relative all'onere della prova quando occorre accertare se siano soddisfatte le condizioni poste dall'art. 86 del Trattato CEE.

6) Qualora si ritenga che un'impresa pubblica, avente la proprietà o la gestione di un porto commerciale, goda di una posizione dominante, se possa costituire abuso di posizione dominante, in contrasto con l'art. 86 del Trattato, la riscossione ad opera del porto commerciale delle summenzionate tasse, fissate dal ministro dei Trasporti per l'uso di porti commerciali pubblici e privati.

7) In caso di soluzione affermativa della questione n. 6, se le persone o imprese costrette a pagare la tassa in questione abbiano, in forza delle norme comunitarie, il diritto di chiedere la restituzione di ciò che hanno pagato o un risarcimento.

8) Qualora si ritenga che un'impresa pubblica, avente la proprietà o la gestione di un porto commerciale, goda di una posizione dominante, se costituisca abuso di posizione dominante, in contrasto con l'art. 86 del Trattato, l'omissione del porto commerciale di riscuotere per i suoi propri servizi di traghetto o per quelli gestiti dal suo "partner" sulla stessa rotta le tasse portuali descritte nell'ordinanza di rinvio.

9) In caso di soluzione affermativa delle questioni nn. 1, 2, 4, 6 e/o 8, se le missioni e i compiti specifici, affidati al convenuto, implichino che la situazione è comunque conforme al diritto comunitario in forza dell'art. 90, n. 2».

Sulle prime quattro questioni

20 Nella sentenza pronunciata questo stesso giorno, Haahr Petroleum (causa C-90/94, Racc. 1997, pag. I-4085), la Corte ha dichiarato, pronunciandosi su questioni identiche alle prime quattro questioni sollevate dallo stesso giudice nazionale, che l'art. 95 del Trattato osta a che uno Stato membro applichi, in caso di importazione per nave di merci da un altro Stato membro, una maggiorazione del 40% alla tassa generale sulle merci da cui sono gravate le merci caricate, scaricate, o imbarcate o

sbarcate in altro modo nei porti del primo Stato membro o nei canali d'accesso a detti porti.

21 Occorre pertanto risolvere anche in tal senso le prime quattro questioni sollevate nella causa in esame.

Sulla quinta questione

22 Con tale questione il giudice nazionale chiede se il diritto comunitario influenzi in modo speciale le norme nazionali relative all'onere della prova quando occorre accertare se siano soddisfatte le condizioni poste dall'art. 86 del Trattato.

23 A questo proposito occorre rilevare anzitutto che l'applicazione dell'art. 86 del Trattato da parte delle autorità nazionali è disciplinata in via di principio dalle norme procedurali nazionali (sentenza 10 novembre 1993, causa C-60/92, Otto, Racc. pag. I-5683, punto 14).

24 Occorre ricordare inoltre che, in mancanza di disciplina comunitaria in materia, spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro designare i giudici competenti e stabilire le modalità procedurali dei ricorsi giurisdizionali intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza delle norme di diritto comunitario aventi effetto diretto. Tuttavia, dette modalità non possono essere meno favorevoli di quelle che riguardano ricorsi analoghi di natura interna, né possono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico comunitario (v., in particolare, sentenza 14 dicembre 1995, causa C-312/93, Peterbroeck, Racc. pag. I-4599, punto 12, e giurisprudenza ivi citata).

25 In base a tali principi, la Corte ha già affermato, per quanto riguarda il rimborso di tributi riscossi da uno Stato membro in violazione del diritto comunitario, che sarebbero incompatibili col diritto comunitario le condizioni di prova di ogni genere che abbiano l'effetto di rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile ottenere detto rimborso (v., in tal senso, sentenza 9 novembre 1983, causa 199/82, San Giorgio, Racc. pag. 3595, punto 14).

26 Gli stessi principi si applicano anche quando si tratta di provare la violazione di una norma del diritto comunitario che, quale l'art. 86 del Trattato, può produrre effetti diretti.

27 Di conseguenza, si deve risolvere la quinta questione nel senso che spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro stabilire le modalità procedurali, comprese quelle in materia di onere della prova, dei ricorsi giurisdizionali intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza dell'effetto diretto dell'art. 86 del Trattato, fermo restando che dette modalità non possono essere meno favorevoli di quelle che riguardano ricorsi analoghi di natura interna, né possono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico comunitario.

Sulle questioni sesta e ottava

28 Con queste due questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice nazionale chiede in sostanza se il fatto che un'impresa pubblica in situazione di posizione dominante, la quale è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, riscuota tasse portuali, quali quelle di cui trattasi nella causa principale, o rinunci a imporre tali tasse sui propri servizi traghetto e, a titolo di reciprocità, su quelli di alcuni dei suoi contraenti, possa costituire un abuso di detta posizione dominante in contrasto con l'art. 86 del Trattato.

29 Allo scopo di risolvere tali questioni, occorre rilevare, in limine, come dall'ordinanza di rinvio risulti che la DSB è un'impresa pubblica, che dipende dal ministero danese dei Trasporti e il cui bilancio figura nella legge finanziaria. Peraltro, la DSB è proprietaria di vari porti commerciali, fra cui quello di Gedser, porti dai quali partono i traghetti ad essa appartenenti.

30 Occorre ricordare del pari che, anche se i porti appartenenti alla DSB in via di principio sono esclusi dall'ambito di applicazione della legge del 1976 in forza di una decisione del ministro dei Trasporti, un decreto ministeriale dello stesso ministro ha stabilito che le tasse portuali controverse si applicano al porto di Gedser e che i servizi traghetto appartenenti alla DSB e quelli di alcuni dei suoi contraenti sono esentati dal versamento di dette tasse.

31 Si deve infine rilevare che nelle loro osservazioni presentate tanto dinanzi alla Corte quanto dinanzi al giudice nazionale, come sono riassunte nell'ordinanza di rinvio, le parti della causa principale hanno discusso sulla ragionevolezza o meno dell'importo delle tasse portuali, quale era stato fissato dal ministero dei Trasporti.

32 Pertanto, al fine di fornire una risposta utile al giudice nazionale, occorre esaminare la compatibilità delle pratiche considerate nelle questioni sesta e ottava anche con riguardo all'art. 90, n. 1, del Trattato, che determina le condizioni che gli Stati membri devono osservare per quanto attiene alle misure che essi emanano o mantengono in vigore nei confronti in particolare delle imprese pubbliche.

33 Su tale punto occorre ricordare come la Corte abbia già avuto occasione di rilevare che sarebbe incompatibile con le norme del Trattato qualsiasi provvedimento con il quale uno Stato membro mantenga in vigore una disposizione di legge che crei una situazione dinanzi alla quale un'impresa pubblica sia necessariamente indotta a contravvenire all'art. 86 del Trattato (v., in tal senso, sentenza 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser, Racc. pag. I-1979, punto 27).

34 In particolare, uno Stato membro trasgredirebbe i divieti stabiliti dall'art. 90, n. 1, del Trattato, in combinato disposto con quelli ex art. 86, se, adottando una normativa in materia di tasse portuali da versare per l'uso dei porti appartenenti ad un'impresa pubblica, inducesse quest'ultima a sfruttare in modo abusivo la posizione dominante da essa detenuta sul mercato comune o su una parte sostanziale dello stesso (v., in tal senso, sentenza 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries, Racc. pag. I-1783, punto 43).

35 A questo proposito occorre ricordare, in primo luogo, come dalla giurisprudenza della Corte emerga che un'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato (v. citata sentenza Corsica Ferries, punto 40, e giurisprudenza ivi citata). Ciò si verifica anche per un'impresa pubblica che è proprietaria di un porto commerciale e che, per tale motivo, è l'unica a usufruire in tal porto del diritto di riscuotere le tasse portuali dovute per l'uso degli impianti portuali.

36 Tuttavia, al fine di esaminare se l'impresa pubblica considerata occupi effettivamente siffatta posizione dominante sul mercato comune o su una parte sostanziale di quest'ultimo, un'importanza essenziale va accordata, come ripetutamente ha sottolineato la Corte, alla delimitazione del mercato di cui trattasi (v., in particolare, sentenza 11 dicembre 1980, causa 31/80, L'Oréal, Racc. pag. 3775, punto 25) e alla delimitazione della parte sostanziale del mercato comune in cui l'impresa è in grado di attuare eventualmente pratiche abusive che ostacolino la concorrenza effettiva (v., in particolare, sentenza 14 febbraio 1978, causa 27/76, United Brands/Commissione, Racc. pag. 207, punto 44).

37 Come risulta dalla sentenza 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Merci Convenzionali Porto di Genova (Racc. pag. I-5889, punto 15), si deve tener conto, in quest'ultimo contesto, in particolare del volume del traffico nel porto di cui trattasi e della sua rilevanza rispetto al complesso delle attività d'importazione e d'esportazione marittime nello Stato membro interessato.

38 Occorre sottolineare, in secondo luogo, che, ai sensi dell'art. 86, secondo comma, lett. a) e c), del Trattato, pratiche tali da costituire un abuso di posizione dominante possono consistere nell'imporre direttamente o indirettamente prezzi d'acquisto o di vendita o altre condizioni di transazione non eque e nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza.

39 Secondo la giurisprudenza della Corte, per «prezzi non equi», ai sensi dell'art. 86, secondo comma, lett. a), del Trattato, si devono intendere prezzi eccessivi privi di ragionevole rapporto col valore economico della prestazione fornita (v., in tal senso, sentenza United Brands/Commissione, già citata, punto 250).

40 Spetta al giudice nazionale accertare se ciò si verifichi per l'importo delle tasse portuali controverse nella causa principale.

41 Occorre rilevare che il fatto che un'impresa pubblica, la quale è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, esenti dal versamento di tali tasse i propri servizi di traghetto e, a titolo di reciprocità, quelli di alcuni dei suoi contraenti può del pari costituire un abuso in quanto comporta l'applicazione nei confronti degli altri contraenti dell'impresa pubblica di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, ai sensi dell'art. 86, secondo comma, lett. c), del Trattato.

42 Per quanto concerne l'esenzione dei propri servizi traghetto dal versamento delle tasse, ciò avverrebbe se risultasse che l'impresa pubblica non destina, nella sua compatibilità, una somma equivalente al totale delle tasse portuali di regola dovute alla parte della sua attività relativa alla gestione dei propri servizi traghetto. In mancanza di una contabilità trasparente, il fatto che i prezzi praticati dall'impresa pubblica per i propri servizi traghetto siano anormalmente bassi rispetto a quelli applicati dalle imprese concorrenti potrebbe costituire un indizio del fatto che siffatta destinazione non ha avuto luogo.

43 Quanto all'esenzione dal versamento delle tasse, a titolo di reciprocità, dei servizi traghetto di alcuni dei contraenti dell'impresa pubblica, essa potrebbe del pari costituire una violazione dell'art. 86, secondo comma, lett. c), del Trattato se risultasse che l'importo totale delle tasse normalmente dovute da questi ultimi per l'uso degli impianti portuali dell'impresa pubblica durante un periodo determinato è superiore alla somma in genere dovuta da quest'ultima per i servizi portuali che essa ha ricevuto, nel corso dello stesso periodo, nei porti dei suoi contraenti.

44 Si deve rilevare, in terzo luogo, che la responsabilità che incombe allo Stato membro, ai sensi degli artt. 86 e 90, n. 1, del Trattato, sorge solo se il comportamento abusivo dell'impresa pubblica considerata sia idoneo a ripercuotersi sugli scambi tra gli Stati membri. Affinché questa condizione di applicazione sia soddisfatta, non è necessario che il comportamento abusivo considerato abbia effettivamente pregiudicato detti scambi. È sufficiente dimostrare che tale comportamento sia atto a produrre questo effetto (v., in tal senso, sentenza Höfner e Elser, citata, punto 32).

45 Orbene, la Corte ha già considerato che pratiche abusive che, come quelle di cui trattasi nella causa principale, riguardano imprese che effettuano trasporti marittimi tra due Stati membri, possono essere pregiudizievoli al commercio fra gli Stati membri (v. sentenza Corsica Ferries, citata, punto 44).

46 Alla luce di tutte le precedenti considerazioni, si devono risolvere le questioni sesta e ottava dichiarando che, quando un'impresa pubblica, che è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, detiene una posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune, l'art. 90, n. 1, in combinato disposto con l'art. 86 del Trattato, osta a che, in base ad una normativa dello Stato membro da cui essa dipende, la detta impresa riscuota tasse portuali d'importo iniquo o esenti dal

versamento di tali tasse i propri servizi traghetto e, a titolo di reciprocità, quelli di alcuni dei suoi contraenti, qualora siffatte esenzioni comportino l'applicazione di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti. Spetta al giudice nazionale accertare se, tenuto conto del livello delle tasse e del valore economico delle prestazioni fornite, l'importo delle tasse sia effettivamente iniquo. Spetta del pari ad esso accertare se l'esenzione dal versamento delle tasse dei servizi traghetto dell'impresa pubblica e, a titolo di reciprocità, di quelli di alcuni dei suoi contraenti comporti effettivamente l'applicazione di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti.

Sulla nona questione

47 Con tale questione il giudice nazionale chiede in sostanza se l'art. 90, n. 2, del Trattato consenta ad un'impresa pubblica, che è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, di riscuotere tasse portuali dovute per l'uso degli impianti portuali, che sono incompatibili col diritto comunitario.

48 A questo proposito va ricordato come l'art. 90, n. 2, del Trattato disponga che le imprese che sono incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale sono sottoposte alle norme del Trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata, purché però lo sviluppo degli scambi non sia compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità.

49 Pertanto, poiché possa applicarsi la deroga all'applicazione delle norme del Trattato contemplata dall'art. 90, n. 2, occorre anzitutto accertare se l'impresa di cui trattasi sia stata effettivamente incaricata dallo Stato membro della gestione di un servizio d'interesse economico generale e, in caso affermativo, se l'applicazione delle norme del Trattato osti all'adempimento della specifica missione affidatale.

50 A questo proposito si deve ricordare che, poiché si tratta di una disposizione che consente, in talune circostanze, una deroga alle norme del Trattato, la definizione delle imprese che possono invocarla dev'essere interpretata restrittivamente (sentenza 21 marzo 1974, causa 127/73, BRT II, Racc. pag. 313, punto 19).

51 Nella sentenza 14 luglio 1971, causa 10/71, Muller e a. (Racc. pag. 723, punto 11), la Corte ha considerato che può rientrare nell'ambito della nozione di «impresa incaricata della gestione di servizi di interesse economico generale» un'impresa che, fruendo di determinati privilegi per l'adempimento del compito affidatole dalla legge e intrattenendo a tale scopo stretti rapporti con la pubblica amministrazione, gestisce il più importante sbocco fluviale dello Stato considerato.

52 Da ciò non discende tuttavia che la gestione di qualsiasi porto commerciale rientri nella gestione di un servizio d'interesse economico generale, né che, in particolare, tutte le prestazioni fornite in siffatto porto rientrino in tale missione.

53 Infatti, nella citata sentenza Merci Convenzionali Porto di Genova, al punto 27, la Corte ha affermato che operazioni portuali di imbarco, di sbarco, di trasbordo, di deposito e di movimento in genere delle merci o di ogni altro materiale nel porto non rivestono necessariamente un interesse economico generale che presenti caratteri specifici rispetto a quello di altre attività della vita economica.

54 Infine, anche ammesso che la mera messa a disposizione di infrastrutture portuali possa essere qualificata un servizio d'interesse economico generale ai

sensi dell'art. 90, n. 2, del Trattato, si deve rilevare come né nell'ordinanza di rinvio né nelle osservazioni presentate alla Corte nulla indichi che l'applicazione dell'art. 86 del Trattato alla riscossione delle tasse portuali da parte della DSB sia tale da impedire l'adempimento di siffatta missione.

55 Si deve pertanto risolvere la nona questione nel senso che l'art. 90, n. 2, del Trattato non consente ad un'impresa pubblica, che è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, di riscuotere tasse portuali dovute per l'uso di impianti portuali che sono incompatibili col diritto comunitario, ma che non sono necessarie per l'adempimento da parte di detta impresa della specifica missione affidatale.

Sulla settima questione

56 Con tale questione il giudice nazionale chiede se, in caso di incompatibilità delle tasse di cui trattasi nella causa principale con il combinato disposto degli artt. 90, n. 1, e 86 del Trattato, il diritto comunitario conferisca alle persone o alle imprese cui le tasse sono state imposte il diritto di chiedere il loro rimborso o un risarcimento.

57 A questo proposito occorre ricordare, da un lato, che, anche nell'ambito dell'art. 90, il disposto dell'art. 86 del Trattato ha efficacia diretta ed attribuisce ai singoli diritti che i giudici nazionali devono tutelare (sentenze 30 aprile 1974, causa 155/73, Sacchi, Racc. pag. 409, punto 18, e Merci Convenzionali Porto di Genova, già citata, punto 23).

58 D'altro lato, per giurisprudenza costante (v., da ultimo, sentenza 14 gennaio 1997, cause riunite C-192/95-C-218/95, Comateb e a., Racc. pag. I-165, punto 20), il diritto di ottenere il rimborso di tributi percepiti da uno Stato membro in violazione delle norme del diritto comunitario è la conseguenza e il complemento dei diritti riconosciuti ai singoli dalle norme comunitarie che vietano siffatti tributi. Lo Stato membro è pertanto tenuto, in linea di principio, a rimborsare i tributi percepiti in violazione del diritto comunitario, salvo quando sia appurato che la persona tenuta al pagamento dei tributi li ha di fatto riversati su altri soggetti (v. sentenza Comateb e a., punto 21, e giurisprudenza ivi citata).

59 Lo stesso ragionamento si applica, in ogni caso, quando le tasse sono riscosse da un'impresa pubblica che dipende dai ministero dei Trasporti e il cui bilancio figura nella legge finanziaria (v. il punto 29 della presente sentenza).

60 Occorre tuttavia sottolineare come non si possa impedire agli operatori di domandare ai giudici competenti, secondo le appropriate procedure del diritto nazionale e secondo le modalità contemplate dalla sentenza 5 marzo 1996, cause riunite C-46/93 e C-48/93, Brasserie du pêcheur e Factortame (Racc. pag. I-1029), il risarcimento dei danni subiti a causa della riscossione dei tributi non dovuti, a prescindere dalla questione della traslazione dei detti tributi (sentenza Comateb e a., punto 34).

61 Da quanto precede discende che la settima questione dev'essere risolta come segue: le persone o imprese, cui tasse incompatibili con il combinato disposto degli artt. 90, n. 1, e 86 del Trattato sono state imposte da un'impresa pubblica dipendente da un ministero nazionale e il cui bilancio figura nella legge finanziaria, hanno diritto in via di principio al rimborso delle tasse indebitamente versate.

Sulle spese

62 Le spese sostenute dalla Commissione delle Comunità europee, che ha presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dall'Østre Landsret, con ordinanza 30 giugno 1995, dichiara:

1) L'art. 95 del Trattato CEE osta a che uno Stato membro applichi, in caso di importazione per nave di merci da un altro Stato membro, una maggiorazione del 40% alla tassa generale sulle merci da cui sono gravate le merci caricate, scaricate, o imbarcate o sbarcate in altro modo nei porti del primo Stato membro o nei canali d'accesso a detti porti.

2) Spetta all'ordinamento giuridico interno di ciascuno Stato membro stabilire le modalità procedurali, comprese quelle in materia di onere della prova, dei ricorsi giurisdizionali intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai singoli in forza dell'effetto diretto dell'art. 86 del Trattato CEE, fermo restando che dette modalità non possono essere meno favorevoli di quelle che riguardano ricorsi analoghi di natura interna, né possono rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico comunitario.

3) Quando un'impresa pubblica, che è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, detiene una posizione dominante su una parte sostanziale del mercato comune, l'art. 90, n. 1, in combinato disposto con l'art. 86 del Trattato CEE, osta a che, in base ad una normativa dello Stato membro da cui essa dipende, la detta impresa riscuota tasse portuali d'importo iniquo o esenti dal versamento di tali tasse i propri servizi traghetto e, a titolo di reciprocità, quelli di alcuni dei suoi contraenti, qualora siffatte esenzioni comportino l'applicazione di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti. Spetta al giudice nazionale accertare se, tenendo conto del livello delle tasse e del valore economico delle prestazioni fornite, l'importo delle tasse sia effettivamente iniquo. Spetta del pari ad esso accertare se l'esenzione dal versamento delle tasse dei servizi traghetto dell'impresa pubblica e, a titolo di reciprocità, di quelli di alcuni dei suoi contraenti comporti effettivamente l'applicazione di condizioni dissimili per prestazioni equivalenti.

4) L'art. 90, n. 2, del Trattato non consente ad un'impresa pubblica, che è proprietaria di un porto commerciale e lo gestisce, di riscuotere tasse portuali dovute per l'uso di impianti portuali che sono incompatibili con il diritto comunitario, ma che non sono necessarie per l'adempimento da parte di detta impresa della specifica missione affidatale.

5) Le persone o imprese, cui tasse incompatibili con il combinato disposto degli artt. 90, n. 1, e 86 del Trattato sono state imposte da un'impresa pubblica dipendente da un ministero nazionale e il cui bilancio figura nella legge finanziaria, hanno diritto in via di principio al rimborso delle tasse indebitamente versate.

Mancini Murray Kapteyn

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 17 luglio 1997.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Sesta Sezione

G. F. Mancini