SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 17 de julio de 1997 *

En el asunto C-242/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el Østre Landsret (Dinamarca), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

GT-Link A/S

y

De Danske Statsbaner (DSB),

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 9 a 13, 84, 86, 90 y 95 del Tratado CEE,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por los Sres.: G.F. Mancini, Presidente de Sala; J.L. Murray y P.J.G. Kapteyn (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;
Secretario: Sr. H. von Holstein, secretario adjunto;

* Lengua de procedimiento: danés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de GT-Link A/S, por el Sr. Anders Torbøl, Abogado de Copenhague;

— en nombre de De Danske Statsbaner (DSB), por el Sr. Ulrik Lett y la Sra. Anne Rubach-Larsen, Abogados de Copenhague;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. Hans Peter Hartvig, Consejero Jurídico, Anders Christian Jessen, Enrico Traversa y Richard Lyal, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de GT-Link A/S y de la Comisión, expuestas en la vista de 9 de enero de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 27 de febrero de 1997;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 30 de junio de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de julio siguiente, el Østre Landsret planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 9 a 13, 84, 86, 90 y 95 del Tratado CEE.

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre GT-Link A/S (en lo sucesivo, «GT-Link»), sociedad anónima danesa, que explota líneas de transbordadores, desde 1987, entre Gedser (Dinamarca) y Travemünde (antigua Alemania Occidental) y, desde 1990, entre Gedser y Rostock (antigua Alemania Oriental), y De Danske Statsbaner, sociedad nacional de ferrocarriles daneses (en lo sucesivo, «DSB»), sobre la percepción por esta última, con cargo a GT-Link, de tasas portuarias adeudadas por la utilización del puerto de Gedser, del que es propietaria DSB. DSB, que es propiedad del Estado danés, explota asimismo, además de transportes ferroviarios, líneas de transbordadores desde los puertos que posee, entre los que se encuentra el de Gedser.

3 En Dinamarca, la autorización para crear un puerto comercial, es decir, un puerto utilizado para el transporte comercial de mercancías, de vehículos y de personas, la concede el Ministro de Transportes. Según el sistema de propiedad y de control, puede hacerse una distinción entre puertos bajo control municipal, que son entidades administrativas autónomas dependientes del municipio, el puerto de Copenhague, que disfruta de un régimen jurídico especial, los puertos estatales, dependientes del Ministerio de Transportes, o bien de DSB y los puertos privados, explotados por sus propietarios con arreglo a los requisitos establecidos en la autorización correspondiente.

4 Una parte de los recursos de los puertos procede de tasas que pagan los usuarios por su utilización. Así, deben pagarse tasas sobre las embarcaciones y las mercancías por atracar en el puerto, así como por la carga y descarga de mercancías, vehículos o personas. Se cobran tasas especiales por la utilización de grúas, almacenes o instalaciones de depósito.

5 Con arreglo a la Ley nº 239, de 12 de mayo de 1976, sobre puertos comerciales (*Lovtidende* A de 1976, p. 587; en lo sucesivo, «Ley de 1976»), aplicable hasta el 31 de diciembre de 1990, incumbía al Ministro competente, en lo sucesivo el Ministro de Transportes, fijar las tarifas de las tasas sobre las embarcaciones y las mercancías tras haberlas negociado con la dirección de los puertos comerciales. Según la práctica ministerial, las tarifas de las tasas se calculaban tomando como referencia la situación económica de los veintidós puertos comerciales provinciales considerados más importantes en términos de volumen de tráfico comercial y se fijaban de modo

que los ingresos generados cubrieran los gastos de gestión y mantenimiento del puerto, asegurando un nivel de autofinanciación razonable para las obras de ampliación y modernización necesarias.

6 Las tasas sobre las embarcaciones y sobre las mercancías estaban recogidas en un reglamento para cada puerto, que se adoptaba con arreglo a un reglamento común elaborado por el Ministro competente para todos los puertos comerciales.

7 En virtud de la normativa aplicable en el momento de producirse los hechos del litigio principal, estaban sometidos a la tasa sobre las embarcaciones todos los buques y embarcaciones, así como las instalaciones flotantes, fondeados en el puerto o en sus canales de acceso. Se calculaba de acuerdo con una cantidad fija por tonelada de carga máxima (TPL) o tonelada bruta (TB) pagadera bien cada vez que la embarcación atraca en el puerto, o bien mediante un canon mensual. Las embarcaciones de menos de 100 TPL/TB estaban exentas del pago de la tasa.

8 La tasa sobre las mercancías se percibía sobre todas las mercancías cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo en el puerto o en sus canales de acceso. La tasa consistía en una determinada cantidad por tonelada. Se preveían para ciertas mercancías exenciones o tarifas especiales. Según dicha normativa, la tasa sobre las mercancías debía pagarla la embarcación o su agente local antes de zarpar, pero debía soportarla el destinatario y el expedidor de las mercancías, respectivamente, sobre quienes se podía repercutir.

9 Durante el período considerado en el procedimiento principal, se aplicaba un recargo del 40 % a la tasa sobre las mercancías percibida sobre las mercancías importadas del extranjero. Resulta de la resolución de remisión que dicho recargo a la importación del 40 % se introdujo en el marco de una revisión general del nivel de las tarifas portuarias realizada en 1956 a raíz de un informe del Comité de tarifas de puertos y puentes, creado en 1954 por el Ministerio de Obras Públicas.

10 Según dicho Comité, el necesario aumento de las tarifas debía afectar tanto a las tasas sobre las embarcaciones como a las tasas sobre las mercancías, si bien «deberían aplicarse de forma que no pongan en peligro la consecución de su objetivo —el aumento de los ingresos de los puertos— como consecuencia de una desviación total o parcial del tráfico comercial de los puertos, al pasar a transportarse las mercancías por carretera o por ferrocarril». Asimismo, el Comité de tarifas de puertos y puentes propuso, por lo que respecta a la tasa sobre las mercancías, «concentrarse en el tráfico internacional de mercancías, ya que la mayor parte de las importaciones o exportaciones danesas se transportan, por razones de índole geográfica, por vía marítima, y es hasta cierto punto posible descartar el riesgo de que dicho tráfico se desvíe de los puertos debido a un simple aumento de la tasa sobre las mercancías». Dicho Comité consideró además que «la solución más adecuada era que una parte de los ingresos adicionales generados por la tasa sobre las mercancías procediese exclusivamente de un incremento de la tasa sobre las mercancías importadas», dado que la tasa que grava los productos importados, por ejemplo, fertilizantes y piensos para el sector agrícola y materias primas para el sector industrial, es inferior a la que grava los productos acabados y que un aumento de la tasa sobre las importaciones tendría, por consiguiente, una influencia mucho más limitada sobre los sectores de actividad afectados que un aumento de las tasas sobre las exportaciones. Por último, el riesgo de que el tráfico interno pudiera desviarse de los puertos en beneficio del transporte por vía terrestre condujo al Comité de tarifas de puertos y puentes a proponer, por un lado, que los pequeños buques quedaran exentos del aumento previsto de las tasas sobre las embarcaciones y, por otra parte, que los buques de hasta 100 toneladas disfrutasen de las tarifas inferiores concedidas normalmente a los buques de menos de 100 toneladas.

11 El recargo del 40 % a la importación fue suprimido por el Ministro de Transportes con efectos de 1 de abril de 1990.

12 En virtud del apartado 3 del artículo 1 de la Ley de 1976, el Ministro competente podía decidir excluir a determinados puertos de la aplicación de la Ley. Es lo que hizo el Ministro respecto a los puertos pertenecientes a DSB, entre los que se encuentra el de Gedser. No obstante, mediante reglamento ministerial, dichos puertos estaban sujetos a una normativa análoga que establecía unas tasas portuarias idénticas a las tasas vigentes para los puertos comerciales a los que era aplicable la Ley.

13 Con arreglo a la normativa aplicable en el momento en que se produjeron los hechos del litigio principal al puerto de Gedser y al de Rødby, perteneciente también a DSB, la tasa sobre las embarcaciones en el tráfico de transbordadores estaba constituida por una tasa mensual por barco de 830 øre por TPL/TB, que daba derecho a un número ilimitado de entradas en el puerto durante el mes correspondiente. Con la salvedad de dos excepciones, la tasa sobre las mercancías ascendía a 940 øre por tonelada.

14 Dicha normativa establecía que, en el caso de las mercancías transportadas por automóviles matriculados en transbordadores de la línea Gedser-Travemünde explotados por GT-Link, la tasa sobre las mercancías era pagadera al Puerto de Gedser, siendo abonada a DSB sobre la base de una declaración semanal que debía presentar GT-Link. Establecía por otra parte que los buques de DSB, incluidos los buques arrendados, quedaban exentos del pago de tasas portuarias, independientemente de que se utilizaran como embarcaciones de señalización o con otro fin. Además, los buques pertenecientes a la Deutsche Fähregesellschaft Ostsee mbH (DFO), filial de la Deutsche Bahn (DB), sociedad nacional de ferrocarriles alemanes, estaban exentos también del pago de tasas portuarias, del mismo que de DSB quedaba exenta del pago de tasas en los puertos pertenecientes a los ferrocarriles estatales alemanes.

15 El derecho de GT-Link a utilizar el puerto de Gedser se derivaba de un contrato celebrado entre dicha sociedad y DSB. Dicho contrato establecía que GT-Link estaba obligada a pagar al puerto las tasas sobre las embarcaciones y las mercancías, con arreglo a la normativa vigente.

16 Mediante escrito presentado el 27 de septiembre de 1989 ante el Østre Landsret, GT-Link solicitaba que se condenara a DSB a devolverle, en concepto de principal, la suma de 30.396.000 DKR del importe total de las tasas portuarias que había

pagado entre el 18 de febrero de 1987 y el 31 de diciembre de 1989 y, con carácter subsidiario, el importe del recargo a la importación que había pagado durante el mismo período, por un importe de 6.016.000 DKR.

17 En apoyo de sus pretensiones principales, GT-Link alegó que las tasas portuarias percibidas por DSB eran contrarias al artículo 86 del Tratado. Sostuvo a ese respecto que DSB, como propietario único de los puertos de Rødby y de Gedser, ocupa una posición dominante en el mercado relevante en el presente caso, el de las prestaciones de servicios portuarios por lo que respecta a los transbordadores destinados al tráfico de vehículos entre Dinamarca y Alemania, y que abusa de dicha posición dominante al percibir tasas portuarias de un importe desproporcionado, como lo demuestra la contabilidad que la propia GT-Link se había visto obligada a reconstituir, ya que DSB no había aportado los documentos contables pertinentes relativos a la explotación del puerto de Gedser. En apoyo de sus pretensiones subsidiarias, GT-Link alegó que el recargo a la importación, que representa el 40 % de la tasa sobre las mercancías, era contrario bien a los artículos 9 a 13, bien al artículo 95 del Tratado.

18 DSB negó la incompatibilidad de las tasas portuarias que había percibido con el artículo 86 del Tratado. Por un lado, no ocupa ninguna posición dominante en el mercado relevante en el asunto principal, que es el de las terminales de transportes marítimos, terrestres y aéreos entre Alemania, por un lado, y Dinamarca y Suecia, por otro. Por otra parte, GT-Link no ha logrado demostrar que las tasas portuarias fueran de un importe desproporcionado con respecto a las prestaciones realizadas, ya que la contabilidad reconstituida por ella se funda en bases incorrectas y no tiene en cuenta, en particular, que la percepción de las tasas portuarias permite al propietario de un puerto obtener recursos suficientes destinados no sólo a la explotación del puerto, sino también a la reposición y a la renovación de los equipamientos portuarios. Por último, el puerto de Gedser constituye una empresa que está comprendida dentro del ámbito de aplicación del apartado 2 del artículo 90 del Tratado y las tasas portuarias percibidas fueron necesarias para que DSB pudiese cumplir las misiones específicas que le fueron confiadas. Por lo que se refiere a las pretensiones subsidiarias de GT-Link, DSB sostuvo que los artículos 9 a 13 o 95 del Tratado no son pertinentes, dado que las tasas portuarias deben apreciarse con arreglo al capítulo del Tratado relativo a los transportes. Con carácter subsidiario, negó la incompatibilidad de las tasas portuarias controvertidas con los artículos 9 a 13 o 95 del Tratado.

19 En estas circunstancias, el Østre Landsret decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Un recargo especial del 40 % aplicado a la tasa sobre las mercancías percibida con carácter general, tal como se describe en la presente resolución de remisión, por la utilización de los puertos autorizados por el Ministerio de Transportes danés para operar como puertos comerciales, ¿debe considerarse comprendido dentro del ámbito de aplicación de las normas del Tratado CEE relativas a la Unión Aduanera, en particular los artículos 9 a 13, o del artículo 95 de dicho Tratado?

2) Las normas del Tratado CEE relativas a la Unión Aduanera, en particular los artículos 9 a 13, o el artículo 95, ¿deben interpretarse en el sentido de que la imposición de un recargo especial del 40 % aplicado a la tasa sobre las mercancías percibida con carácter general es incompatible con dichas disposiciones, si dicho recargo grava exclusivamente las mercancías importadas procedentes del extranjero?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿en qué circunstancias puede estar justificada una tasa de ese tipo por constituir la retribución por la prestación de un servicio o por razones de política de transportes, de conformidad con el capítulo del Tratado CEE relativo a los transportes?

4) Una eventual incompatibilidad con el Tratado CEE, ¿afectaría a la totalidad de dicho recargo especial percibido desde la adhesión de un Estado al Tratado CEE, o únicamente al incremento del recargo aplicado con posterioridad a dicha fecha?

5) El Derecho comunitario, ¿impone obligaciones especiales por lo que respecta a las normas nacionales relativas a la carga de la prueba de que concurren los requisitos para la aplicación del artículo 86 del Tratado CEE?

6) Suponiendo que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona ocupa una posición dominante, el hecho de que el puerto comercial perciba las tasas anteriormente descritas, establecidas por el Ministerio de Transportes para la utilización de los puertos comerciales públicos y privados, ¿puede constituir un abuso de dicha posición contrario al artículo 86 del Tratado?

7) En caso de respuesta afirmativa a la sexta cuestión, las personas o empresas a las que se impuso la tasa, ¿tienen algún derecho, con arreglo al Derecho comunitario, a reclamar su devolución o una indemnización?

8) Suponiendo que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona ocupa una posición dominante, el hecho de que el puerto comercial no exija a sus propias líneas de transbordadores o a las de un socio comercial las tasas portuarias descritas en la presente resolución de remisión, ¿puede constituir un abuso de dicha posición contrario al artículo 86 del Tratado?

9) En caso de que las respuestas a las cuestiones primera, segunda, cuarta, sexta y/o octava sean afirmativas, ¿las obligaciones y misiones específicas asignadas a la demandada pueden llevar a la conclusión de que, pese a todo, la situación está justificada con arreglo al apartado 2 del artículo 90 del Tratado?»

Sobre las cuatro primeras cuestiones

20 En la sentencia de este mismo día, Haahr Petroleum (C-90/94, Rec. p. I-4085), el Tribunal de Justicia ha declarado, en respuesta a cuestiones idénticas a las cuatro primeras cuestiones planteadas por el mismo órgano jurisdiccional, que el artículo 95 del Tratado se opone a que un Estado miembro imponga un recargo a la importación del 40 %, en caso de importación por barco de mercancías procedentes de otro Estado miembro, a una tasa de carácter general percibida sobre las mercancías

cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo en los puertos del primer Estado miembro o en los canales de acceso a éstos.

21 Procede, pues, responder también en este sentido a las cuatro primeras cuestiones planteadas en el presente asunto.

Sobre la quinta cuestión

22 Mediante dicha cuestión, el órgano jurisdiccional nacional desea saber si el Derecho comunitario impone obligaciones especiales por lo que respecta a las normas nacionales relativas a la carga de la prueba de que concurren los requisitos para la aplicación del artículo 86 del Tratado.

23 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que la aplicación del artículo 86 del Tratado por las autoridades nacionales, en principio, está regulada por las normas procesales nacionales (sentencia de 10 de noviembre de 1993, Otto, C-60/92, Rec. p. I-5683, apartado 14).

24 Hay que recordar, en segundo lugar, que, a falta de normativa comunitaria en la materia, corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro designar a los órganos jurisdiccionales competentes y regular las modalidades procesales de los recursos destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el efecto directo del Derecho comunitario confiere a los justiciables. No obstante, estas modalidades no pueden ser menos favorables que las referentes a recursos semejantes de naturaleza interna, ni hacer prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario (véase, en particular, la sentencia de 14 de diciembre de 1995, Peterbroeck, C-312/93, Rec. p. I-4599, apartado 12, y jurisprudencia citada).

25 De conformidad con dichos principios, el Tribunal de Justicia ya ha señalado, por lo que respecta a la devolución de tasas percibidas por un Estado miembro vulnerando el Derecho comunitario, que serían incompatibles con el Derecho comunitario todas las modalidades de prueba que hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil la obtención de la referida devolución (véase, en este sentido, la sentencia de 9 de noviembre de 1983, San Giorgio, 199/82, Rec. p. 3595, apartado 14).

26 Estos mismos principios se aplican también cuando se trata de probar la infracción de una disposición de Derecho comunitario que, como el artículo 86 del Tratado puede producir efectos directos.

27 En consecuencia, procede responder a la quinta cuestión que corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro regular las modalidades procesales, incluso en materia de carga de la prueba, de los recursos destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el efecto directo del artículo 86 del Tratado confiere a los justiciables, entendiéndose que estas modalidades no pueden ser menos favorables que las referentes a recursos semejantes de naturaleza interna, ni hacer prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario.

Sobre las cuestiones sexta y octava

28 Mediante estas dos cuestiones, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional nacional pretende básicamente que se determine si el hecho de que una empresa pública en situación de posición dominante, que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona, recaude tasas portuarias como las controvertidas en el asunto principal, o no las exija a sus propias líneas de transbordadores y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales, puede constituir un abuso de dicha posición dominante contrario al artículo 86 del Tratado.

29 Con el fin de responder a las referidas cuestiones, hay que señalar, con carácter preliminar, que de la resolución de remisión se desprende que DSB es una empresa pública dependiente del Ministerio de Transportes danés y cuyo presupuesto se recoge en la Ley de Presupuestos. Por otra parte, DSB es propietaria de varios puertos comerciales, entre ellos el de Gedser, desde los cuales parten los propios transbordadores de DSB.

30 Es preciso recordar igualmente que, si bien los puertos pertenecientes a DSB están excluidos en principio de la aplicación de la Ley de 1976, en virtud de una decisión del Ministro de Transportes, fue un reglamento ministerial del mismo Ministro el que estableció la aplicabilidad de las tasas portuarias controvertidas al puerto de Gedser y eximió del pago de dichas tasas a las propias líneas de transbordadores de DSB y a las de algunos de sus socios comerciales.

31 Procede señalar, por último, que en sus observaciones presentadas tanto ante el Tribunal de Justicia como ante el órgano jurisdiccional nacional, tal como se encuentran resumidas en la resolución de remisión, las partes del procedimiento principal debatieron acerca del carácter razonable o desproporcionado del importe de las tasas portuarias, tal y como había sido fijado por el Ministerio de Transportes.

32 Por consiguiente, con el fin de dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional nacional, procede examinar la compatibilidad de las prácticas a las que se refieren las cuestiones sexta y octava con respecto también al apartado 1 del artículo 90 del Tratado, que establece los requisitos que deben respetar los Estados miembros por lo que se refiere a las medidas que adopten o mantengan, en particular, respecto a las empresas públicas.

33 Sobre este particular, procede recordar que el Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de señalar que sería incompatible con las normas del Tratado toda medida de un Estado miembro que mantuviera en vigor una disposición legal que creara una situación en la que una empresa pública tuviera que infringir necesariamente lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, Rec. p. I-1979, apartado 27).

34 En particular, un Estado miembro conculca las prohibiciones recogidas en el apartado 1 del artículo 90 del Tratado, en relación con las del artículo 86 cuando, al adoptar una normativa en materia de tasas portuarias que han de pagarse por la utilización de los puertos pertenecientes a una empresa pública, induce a ésta a explotar de forma abusiva la posición dominante que ocupa en el mercado común o una parte sustancial de éste (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de mayo de 1994, Corsica Ferries, C-18/93, Rec. p. I-1783, apartado 43).

35 A este respecto, procede recordar en primer lugar, que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se deduce que puede considerarse que una empresa que disfruta de un monopolio legal en una parte sustancial del mercado común ocupa una posición dominante en el sentido del artículo 86 del Tratado (sentencia Corsica Ferries, antes citada, apartado 40, y jurisprudencia citada). En ese caso se encuentra también una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y que, en su condición de tal, es la única que tiene derecho en dicho puerto a percibir las tasas portuarias adeudadas por la utilización de las instalaciones portuarias.

36 No obstante, para examinar si la empresa pública de que se trate ocupa efectivamente dicha posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial de éste, debe concederse una importancia fundamental, como ha señalado el Tribunal de Justicia en repetidas ocasiones, a la delimitación del mercado de referencia (véase, en particular, la sentencia de 11 de diciembre de 1980, L'Oréal, 31/80, Rec. p. 3775, apartado 25) y a la delimitación de la parte sustancial del mercado común en la que la empresa pueda llevar a cabo eventualmente prácticas abusivas que obstaculicen una competencia efectiva (véase, en particular, la sentencia de 14 de febrero de 1978, United Brands/Comisión, 27/76, Rec. p. 207, apartado 44).

37 Como resulta de la sentencia de 10 de diciembre de 1991, Merci convenzionali porto di Genova (C-179/90, Rec. p. I-5889), apartado 15, hay que tener en cuenta, en este último contexto, especialmente el volumen del tráfico en el puerto de referencia y la importancia de éste dentro del conjunto de las actividades de importación y exportación marítimas en el Estado miembro de que se trata.

38 Hay que subrayar, en segundo lugar, que conforme a las letras a) y c) del párrafo segundo del artículo 86 del Tratado, las prácticas abusivas de una posición dominante pueden consistir en el hecho de imponer directa o indirectamente precios de compra, de venta u otras condiciones de transacción no equitativas y en aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva.

39 Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, por «precios no equitativos», a efectos de la letra a) del párrafo segundo del artículo 86 del Tratado debe entenderse un precio excesivo que no guarde una relación razonable con el valor económico de la prestación realizada (véase, en este sentido, la sentencia United Brands/Comisión, antes citada, apartado 250).

40 Corresponde al órgano jurisdiccional nacional verificar si ocurre lo mismo con el importe de las tasas portuarias controvertidas en el asunto principal.

41 Es preciso señalar que el hecho de que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona exima del pago de dichas tasas a sus propias líneas de transbordadores y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales, puede también constituir un abuso, en la medida en que implica la aplicación a los otros socios comerciales de la empresa pública de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, a efectos de la letra c) del párrafo segundo del artículo 86 del Tratado.

42 Por lo que se refiere a la exención del pago de tasas a sus propias líneas de transbordadores, así ocurriría si resultase que la empresa pública no asigna, en su contabilidad, una cantidad equivalente al importe total de las tasas portuarias adeudadas normalmente a su parte de actividad relativa a la explotación de sus líneas de transbordadores. A falta de una contabilidad transparente, el hecho de que los precios practicados por la empresa pública para sus líneas de transbordadores sean anormalmente bajos con relación a los practicados por empresas de transbordadores de la competencia podría constituir un indicio de que dicha asignación no se ha producido.

43 En cuanto a la exención del pago de tasas, a título de reciprocidad, de las líneas de transbordadores de algunos de los socios comerciales de la empresa pública, podría constituir también una infracción de la letra c) del párrafo segundo del artículo 86 del Tratado, si resultase que el importe total de las tasas adeudadas normalmente por estas últimas por la utilización de las instalaciones portuarias de la empresa pública durante un período determinado fuese superior a la cantidad adeudada normalmente por ésta por los servicios portuarios que ha recibido, durante el mismo período, en los puertos de sus socios comerciales.

44 Procede señalar, en tercer lugar, que sólo se genera la responsabilidad de un Estado miembro en virtud del artículo 86 y del apartado 1 del artículo 90 del Tratado cuando el comportamiento abusivo de la empresa pública de que se trata puede afectar al comercio entre los Estados miembros. Para que se cumpla este requisito no es necesario que el comportamiento abusivo de que se trata haya afectado efectivamente a este comercio. Basta con demostrar que este comportamiento puede producir dicho efecto (véase, en este sentido, la sentencia Höfner y Elser, antes citada, apartado 32).

45 Pues bien, el Tribunal de Justicia ha declarado ya que prácticas abusivas que, como las controvertidas en el asunto principal, afectan a empresas que efectúan transportes entre dos Estados miembros, pueden afectar al comercio entre Estados miembros (sentencia Corsiva Ferries, antes citada, apartado 44).

46 Habida cuenta de todas las consideraciones precedentes, procede responder a las cuestiones sexta y octava que, cuando una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona ocupa una posición dominante en una parte sustancial del mercado común, el apartado 1 del artículo 90, en relación con el artículo 86 del Tratado, se opone a que, con arreglo a una normativa del Estado miembro correspondiente, dicha empresa perciba tasas portuarias de un importe no equitativo o exima del pago de las citadas tasas a sus propias líneas de transbordadores y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales, en la medida en

que tales exenciones implicarían la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional verificar si, teniendo en cuenta el nivel de las tasas y el valor económico de las prestaciones realizadas, el importe de las tasas es efectivamente no equitativo. Le corresponde asimismo verificar si la exención del pago de tasas a las propias líneas de transbordadores de la empresa pública y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales da lugar, efectivamente, a que se apliquen condiciones desiguales para prestaciones equivalentes.

Sobre la novena cuestión

47 Mediante dicha cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pretende básicamente que se determine si el apartado 2 del artículo 90 del Tratado permite que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona perciba tasas portuarias adeudadas por la utilización de las instalaciones portuarias, que son contrarias al Derecho comunitario.

48 A este respecto, procede recordar que el apartado 2 del artículo 90 del Tratado establece que las empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado, en especial, a las normas sobre la competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de la misión específica a ellas confiada con la salvedad, no obstante, de que el desarrollo de los intercambios no quede afectado en forma tal que sea contraria al interés de la Comunidad.

49 Por consiguiente, para que proceda la excepción a la aplicación de las normas del Tratado prevista en el apartado 2 del artículo 90, es preciso comprobar, en primer lugar, si la empresa de que se trata ha sido encargada efectivamente por el Estado miembro de la gestión de un servicio de interés económico general y, en caso afirmativo, si la aplicación de las normas del Tratado impide el cumplimiento de la misión específica a ella confiada.

50 A este respecto, procede recordar que, al tratarse de una disposición que permite, en determinadas circunstancias, establecer una excepción a las normas del Tratado, la definición de las empresas que pueden invocarla debe ser de interpretación estricta (sentencia de 21 de marzo de 1974, BRT II, 127/73, Rec. p. 313, apartado 19).

51 En la sentencia de 14 de julio de 1971, Muller y otros (10/71, Rec. p. 723), apartado 11, el Tribunal de Justicia consideró que puede estar comprendida en el concepto de «empresa encargada de la gestión de servicios de interés económico general» una empresa que, gozando de determinados privilegios para el ejercicio de la misión de la que está legalmente encargada y manteniendo con tal fin estrechas relaciones con los poderes públicos, gestione la parte más importante del tráfico fluvial del Estado de que se trata.

52 De ello no se desprende, sin embargo, que la explotación de cualquier puerto comercial constituya una gestión de un servicio de interés económico general ni que, en particular, el conjunto de las prestaciones realizadas en dicho puerto corresponda a tal misión.

53 En efecto, en la sentencia Merci convenzionali porto di Genova, antes citada, apartado 27, el Tribunal de Justicia señaló que las operaciones portuarias de embarque, desembarque, transbordo, depósito y traslado en general de mercancías o de cualquier material dentro del puerto no tienen necesariamente un interés económico general que posea características específicas respecto al de otras actividades económicas.

54 Por último, aun suponiendo que la mera puesta a disposición de infraestructuras portuarias pueda calificarse de servicio de interés económico general a efectos del

apartado 2 del artículo 90 del Tratado, procede señalar que nada en la resolución de remisión ni en las observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia indica que la aplicación del artículo 86 del Tratado a la percepción de las tasas portuarias por parte de DSB pueda impedir el cumplimiento de dicha misión.

55 Procede, pues, responder a la novena cuestión que el apartado 2 del artículo 90 del Tratado no permite que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona perciba tasas portuarias adeudadas por la utilización de instalaciones portuarias, que son contrarias al Derecho comunitario y no son necesarias para el cumplimiento por ésta de la misión específica a ella confiada.

Sobre la séptima cuestión

56 Mediante dicha cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pretende que se determine si, en caso de incompatibilidad de las tasas controvertidas en el procedimiento principal con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 90 en relación con el artículo 86 del Tratado, el Derecho comunitario confiere a las personas o a las empresas a las que se impusieron dichas tasas el derecho a reclamar su devolución o una indemnización.

57 A este respecto, procede recordar, por un lado, que, aun en el marco del artículo 90, las disposiciones del artículo 86 del Tratado producen efecto directo y generan, para los justiciables, derechos que los órganos jurisdiccionales nacionales deben proteger (sentencias de 30 de abril de 1974, Sacchi, 155/73, Rec. p. 409, apartado 18, y Merci convenzionali porto di Genova, antes citada, apartado 23).

58 Por otro lado, es jurisprudencia reiterada (véase, como más reciente, la sentencia de 14 de enero de 1997, Comateb y otros, asuntos acumulados C-192/95 a C-218/95, Rec. p. I-165, apartado 20) que el derecho a obtener la devolución de los tributos recaudados por un Estado miembro vulnerando el Derecho comunitario es la consecuencia y el complemento de los derechos que reconocen a los particulares las disposiciones comunitarias que prohíben tales tributos. En principio, pues, el Estado miembro está obligado a devolver los tributos recaudados con infracción del Derecho comunitario, salvo cuando se haya demostrado que la persona obligada al pago de dichos tributos los repercutió, efectivamente, sobre otros sujetos (véase la sentencia Comateb y otros, antes citada, apartado 21, y la jurisprudencia citada).

59 El mismo razonamiento es aplicable, en cualquier caso, cuando las tasas las percibe una empresa pública dependiente del Ministerio de Transportes y cuyo presupuesto está recogido en la Ley de Presupuestos (véase el apartado 29 de la presente sentencia).

60 Hay que señalar, sin embargo, que no puede impedirse que los operadores soliciten a los órganos jurisdiccionales competentes, según los procedimientos apropiados del Derecho nacional y en las condiciones previstas en la sentencia de 5 de marzo de 1996, Brasserie du pêcheur y Factortame (asuntos acumulados C-46/93 y C-48/93, Rec. p. I-1029), la reparación de los perjuicios sufridos a causa de la indebida percepción de los tributos, y ello con independencia de la cuestión de la repercusión de dichos tributos (sentencia Comateb y otros, antes citada, apartado 34).

61 De lo antedicho se desprende que procede responder a la séptima cuestión que las personas o empresas a las que una empresa pública dependiente de un Ministerio nacional y cuyo presupuesto está recogido en la Ley de Presupuestos impuso tasas contrarias a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 90, en relación con el artículo 86 del Tratado, tienen derecho, en principio, a la devolución de las tasas indebidamente pagadas.

Costas

62 Los gastos efectuados por la Comisión de las Comunidades Europeas, que ha presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Østre Landsret mediante resolución de 30 de junio de 1995, declara:

1) **El artículo 95 del Tratado CEE se opone a que un Estado miembro imponga un recargo a la importación del 40 %, en caso de importación por barco de mercancías procedentes de otro Estado miembro, a una tasa de carácter general percibida sobre las mercancías cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo en los puertos del primer Estado miembro o en los canales de acceso a éstos.**

2) **Corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro regular las modalidades procesales, incluso en materia de carga de la prueba, de los recursos destinados a garantizar la salvaguardia de los derechos que el efecto directo del artículo 86 del Tratado CEE confiere a los justiciables, entendiéndose que estas modalidades no pueden ser menos favorables que las referentes a recursos semejantes de naturaleza interna, ni hacer prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario.**

3) Cuando una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona ocupa una posición dominante en una parte sustancial del mercado común, el apartado 1 del artículo 90, en relación con el artículo 86 del Tratado CEE, se opone a que, con arreglo a una normativa del Estado miembro correspondiente, dicha empresa perciba tasas portuarias de un importe no equitativo o exima del pago de las citadas tasas a sus propias líneas de transbordadores y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales, en la medida en que tales exenciones implicarían la aplicación de condiciones desiguales a servicios equivalentes. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional verificar si, teniendo en cuenta el nivel de las tasas y el valor económico de las prestaciones realizadas, el importe de las tasas es efectivamente no equitativo. Le corresponde asimismo verificar si la exención del pago de tasas a las propias líneas de transbordadores de la empresa pública y, a título de reciprocidad, a las de algunos de sus socios comerciales da lugar, efectivamente, a que se apliquen condiciones desiguales para prestaciones equivalentes.

4) El apartado 2 del artículo 90 del Tratado no permite que una empresa pública que es propietaria de un puerto comercial y lo gestiona perciba tasas portuarias adeudadas por la utilización de instalaciones portuarias, que son contrarias al Derecho comunitario y no son necesarias para el cumplimiento por ésta de la misión específica a ella confiada.

5) Las personas o empresas a las que una empresa pública dependiente de un Ministerio nacional y cuyo presupuesto está recogido en la Ley de Presupuestos impuso tasas contrarias a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 90, en relación con el artículo 86 del Tratado, tienen derecho, en principio, a la devolución de las tasas indebidamente pagadas.

Mancini Murray Kapteyn

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 17 de julio de 1997.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Sexta

G.F. Mancini