

PRESUDA SUDA (šesto vijeće)

17. srpnja 1997.(\*)

„Pomorski promet – Lučke pristojbe za brodove i robu – Dodatna naknada na uvoz – Zloraba vladajućeg položaja”

U predmetu C-242/95,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 177. Ugovora o EZ-u koji je uputio Østre Landsret (Žalbeni sud regije Istok, Danska) u postupku koji se pred tim sudom vodi između

**GT-Link A/S**

i

**De Danske Statsbaner (DSB)**

o tumačenju članaka 9. do 13., 84., 86., 90. i 95. Ugovora o EEZ-u,

SUD (šesto vijeće),

u sastavu: G. F. Mancini, predsjednik vijeća, J. L. Murray i P. J. G. Kapteyn (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: F. G. Jacobs,

tajnik: H. von Holstein, zamjenik tajnika,

uzimajući u obzir pisana očitovanja koja su podnijeli:

- za GT-Link A/S, Anders Torbøl, član odvjetničke komore u Kopenhagenu,
- za De Danske Statsbaner (DSB), Ulrik Lett i Anne Rubach-Larsen, članovi odvjetničke komore u Kopenhagenu,
- za Komisiju Europskih zajednica, Hans Peter Hartvig, pravni savjetnik, Anders Christian Jessen, Enrico Traversa i Richard Lyal, iz njezine pravne službe, u svojstvu agenata,

uzimajući u obzir izvješće za raspravu,

saslušavši usmena očitovanja društva GT-Link A/S i Komisije na raspravi održanoj 9. siječnja 1997.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 27. veljače 1997.,

donosi sljedeću presudu

### Presudu

- 1 Rješenjem od 30. lipnja 1995., koju je Sud zaprimio 11. srpnja 1995., Østre Landsret (Žalbeni sud regije Istok) uputio je Sudu na temelju članka 177. Ugovora o EZ-u nekoliko prethodnih pitanja o tumačenju članaka 9. do 13., 84., 86., 90. i 95. Ugovora o EEZ-u.
- 2 Pitanja su postavljena u okviru spora između GT-Link A/S, danskog društva s ograničenom odgovornošću koje se od 1987. bavi uslugama trajektnog prijevoza između Gedsera (Danska) i Travemündea (bivša Zapadna Njemačka) i od 1990. između Gedsera i Rostocka (bivša Istočna Njemačka), i De Danske Statsbaner, danske nacionalne željezničke kompanije (u daljnjem tekstu: DSB), u vezi s lučkim pristojbama koje je DSB naplatio GT-Linku za korištenje luke Gedser, koja je u vlasništvu DSB-a. Osim željezničkim prijevozom, DSB, koji je u vlasništvu danske države, bavi se uslugama trajektnog prijevoza iz luka koje mu pripadaju, uključujući Gedser.
- 3 U Danskoj odobrenje za otvaranje komercijalne luke, što znači luke koja se koristi za komercijalni prijevoz robe, vozila i osoba, izdaje ministar prometa. U skladu sa sustavom vlasništva i kontrole, potrebno je razlikovati luke pod nadzorom lokalnih vlasti, koje su autonomne administrativne jedinice koje odgovaraju lokalnom tijelu, luku Kopenhagen, koja ima vlastiti pravni status, luke u državnom vlasništvu, kojima upravlja Ministarstvo prometa ili DSB, i privatne luke kojima upravljaju njihovi vlasnici u skladu s uvjetima utvrđenima u relevantnom odobrenju.
- 4 Dio prihoda luka dolazi od pristojbi koje korisnici plaćaju za njihovo korištenje. Pristojbe za brodove i robu moraju se platiti za ulazak u luku, kao i za ukrcaj i iskrcaj robe, vozila i osoba. Posebne pristojbe naplaćuju se za korištenje dizalica, skladišta i spremišta.
- 5 U skladu sa Zakonom br. 239 od 12. svibnja 1976. o komercijalnim lukama (Lovtidende A 1976, str. 587., u daljnjem tekstu: Zakon iz 1976.), koji se primjenjivao do 31. prosinca 1990., nadležni ministar, sada ministar prometa, bio je nadležan za određivanje stope pristojbi za brodove i robu nakon pregovora s upravom komercijalnih luka. Prema ministarskoj praksi, stope pristojbi zaračunavale su se na temelju gospodarske situacije u 22 regionalne komercijalne luke koje su najvažnije u smislu opsega komercijalnog prometa, a utvrđivale su se na način koji je lukama omogućavao pokrivanje njihovih troškova za upravljanje i održavanje i osiguravao razinu samofinanciranja za potrebna proširenja i modernizaciju.
- 6 Pristojbe za brodove i robu utvrđene su u uredbi koja je za svaku luku sastavljena u skladu sa zajedničkom uredbom koju je izradio nadležni ministar za sve komercijalne luke.

- 7 U skladu s propisima koji su se primjenjivali u vrijeme nastanka činjenica iz glavnog postupka, pristojba za brodove morala se platiti za sve brodove i plovila i sve plutajuće objekte koji se nalaze u luci ili u plovnim pristupnim kanalima. Bila je izračunana u fiksnom iznosu prema tonama nosivosti ili bruto registarskoj tonaži bilo za svaki ulazak u luku ili u obliku mjesečne pristojbe. Plovila ispod 100 tn/brt izuzeta su od plaćanja pristojbe na brodove.
- 8 Pristojba za robu naplaćivala se za svu robu ukrcanu, iskrcanu ili na drugi način unesenu na brod ili iznesenu unutar luke ili u plovnim pristupnim kanalima. Bila je izražena kao određen iznos po toni. Postojali su izuzeci i posebne stope na određenu robu. U skladu s tim pravilima, pristojbu za robu trebali su platiti plovilo ili njegov lokalni agent prije isplovljavanja broda, ali je na kraju plaća primatelj odnosno pošiljatelj od kojih se mogla tražiti nadoknada.
- 9 Tijekom razdoblja koje je relevantno za slučaj u glavnom postupku, pristojba koja se naplaćuje na robu koja se uvozi iz inozemstva povećana je 40 %. Iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je 40 %-tna dodatna naknada uvedena u kontekstu općeg podešavanja razine lučkih pristojbi provedenog 1956. na temelju izvješća odbora za tarife luka i mostova koji je 1954. osnovalo Ministarstvo javnih radova.
- 10 Prema tom odboru, povećanje tarife koje se smatralo potrebnim trebalo se primjenjivati kako na robu tako i na brodove, ali je trebalo „biti provedeno na način da cilj povećanja (veći prihodi za luke) ne bude ugrožen zbog potpunog ili djelomičnog preusmjerenja prometa u lukama na ceste i željeznicu”. Odbor za tarife luka i mostova je stoga predložio, po pitanju pristojbe za robu, da se „treba koncentrirati na trgovinu s inozemstvom, jer se veći dio robe koja se uvozi u Dansku uobičajeno prevozi morskim putem i rizik da će se takav prijevoz preusmjeriti iz luka, samo zbog povećanja pristojbe za robu, može se smatrati relativno irelevantnim”. Odbor je također smatrao da je „najbolje rješenje da dodatni prihod koji je potrebno generirati iz pristojbi na robu proizlazi isključivo iz povećanja pristojbi na uvezenu robu”, jer su pristojbe na uvezenu robu kao što su umjetna gnojiva i krmivo za sektor poljoprivrede te sirovine za industriju bile niže od pristojbi za gotove proizvode pa bi povećanje pristojbi na takav uvoz stoga imalo na te sektore znatno ograničeniji učinak nego povećanje pristojbi na izvoznu robu. Konačno, rizik da bi domaći promet mogao napustiti luke u korist kopnenog prijevoza naveo je odbor za tarife luka i mostova da predloži, s jedne strane, izuzeće malih plovila od predloženog povećanja pristojbe za brodove i, s druge, da dozvoli brodovima do 100 tona niže stope koje su obično dozvoljene u pogledu brodova od manje od 100 tona.
- 11 Ministar prometa ukinuo je 40 %-tnu dodatnu naknadu na uvoz s učinkom od 1. travnja 1990.
- 12 U skladu s člankom 1. stavkom 3. Zakona iz 1976., nadležni ministar može odlučiti o izuzimanju nekih luka od primjene zakona. To je ministar napravio u pogledu luka koje pripadaju DSB-u, uključujući Gedser. Međutim, na temelju ministarske uredbe, za te su luke vrijedila slična pravila koja su lučke pristojbe određivala na jednakoj razini kao i pristojbe za komercijalne luke na koje se zakon primjenjivao.

- 13 U skladu s propisima koji su se primjenjivali u vrijeme nastanka činjenica iz glavnog postupka na luke Gedser i Rødby, također u vlasništvu DSB-a, pristojba za brodove za trajektni prijevoz sastojala se od mjesečne pristojbe za svako plovilo od 830 öre po nosivosti u tonama ili bruto registarskoj tonaži, koja je davala pravo neograničenog broja pristanaka u luci tijekom dotičnog mjeseca. U skladu s ta dva izuzetka, pristojba za robu iznosila je 940 öre po toni.
- 14 Ta su pravila predviđala da se za robu koja se registriranim motornim vozilima prevozila na trajektima kojima je upravljao GT-Link na ruti Gedser-Travemünde, pristojba za robu trebala platiti DSB-u, u korist luke Gedser, na temelju tjednog obračuna koji je GT-Link trebao predati. Propisi su također predviđali da plovila DSB-a, uključujući iznajmljena vozila, budu izuzeta od plaćanja lučkih pristojbi, bez obzira na to jesu li bila korištena kao signalna plovila ili drugačije. Osim toga, plovila koja su pripadala Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO), društvu kćeri njemačke državne željezničke kompanije Deutsche Bahn (DB), također su bila izuzeta od plaćanja lučkih pristojbi, kao što su plovila u vlasništvu DSB-a bila izuzeta od plaćanja tih pristojbi u lukama u vlasništvu Deutsche Bahna.
- 15 Pravo GT-Linka na korištenje luke Gedser proizlazilo je iz ugovora koji je imao s DSB-om. U tom je ugovoru bilo predviđeno da je GT-Link morao platiti lučke pristojbe za brodove i na promet robe u skladu s propisima na snazi.
- 16 Zahtjevom podnesenim 27. rujna 1989. pri Østre Landsret (Žalbeni sud regije Istok), GT-Link je zahtijevao povrat iznosa od 30 396 000 DKR od DSB-a u pogledu ukupnog iznosa lučkih pristojbi koje je platio između 18. veljače 1987. i 31. prosinca 1989. i, podredno, povrat od DSB-a dodatne naknade na uvoz plaćene u istom razdoblju, u ukupnom iznosu od 6 016 000 DKR.
- 17 U prilog svom glavnom zahtjevu, GT-Link je tvrdio da su lučke pristojbe koje naplaćuje DSB bile u suprotnosti s člankom 86. Ugovora. Tvrdio je da DSB kao jedini vlasnik luka Rødby i Gedser ima vladajući položaj na relevantnom tržištu, odnosno u pružanju lučkih usluga za trajekte koji cestovno prometuju između Danske i Njemačke, i da je DSB zloupotrijebio taj vladajući položaj naplatom pretjerano visokih lučkih pristojbi, što je bilo potvrđeno, po mišljenju GT-Linka, računovodstvenim dokumentima koje je morao rekonstruirati, jer DSB nije dao relevantne računovodstvene dokumente koji se odnose na upravljanje lukom Gedser. U prilog svom podrednom zahtjevu GT-Link je tvrdio da je dodatna naknada na uvoz, u visini od 40 % na pristojbu za robu, protivna člancima 9. do 13. ili članku 95. Ugovora.
- 18 DSB je osporavao da su lučke pristojbe naplaćene protivno članku 86. Ugovora. Prvo, tvrdio je da nema nikakav vladajući položaj na tržištu koje je relevantno u glavnom postupku, a to je upravljanje transportnim terminalima za pomorski, kopneni i zračni prijevoz između Njemačke, s jedne strane, i Danske i Švedske, s druge. Drugo, tvrdio je da GT-Link nije uspio dokazati da su lučke pristojbe bile neproporcionalno visoke u odnosu na pružene usluge, jer su računovodstveni dokumenti koje je rekonstruirao bili temeljeni na netočnim podacima, a posebno je zanemario činjenicu da naplata lučkih pristojbi omogućuje vlasniku luke da osigura dovoljno prihoda ne samo za pokrivanje operativnih troškova luke, već i za financiranje popravaka i obnavljanja lučkih objekata. Naposljetku, DSB je tvrdio da luka Gedser predstavlja poduzeće u

smislu članka 90. stavka 2. Ugovora i da su naplaćene lučke pristojbe potrebne za obavljanje posebnih zadaća koje su mu povjerene. U pogledu podrednog zahtjeva GT-Linka, DSB je tvrdio da članci 9. do 13. i članak 95. Ugovora nisu relevantni jer se lučke pristojbe trebaju ocijeniti s obzirom na glavu Ugovora koja se odnosi na prijevoz. Podredno je osporavao neusklađenost spornih lučkih pristojbi s člancima 9. do 13. ili 95. Ugovora.

19 U tim je okolnostima Østre Landsret (Žalbeni sud regije Istok) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li smatrati da je poseban dodatak od 40 % na opću pristojbu za robu, kako je opisan u rješenju kojim se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, a naplaćivao se za korištenje luka za koje je danski ministar prometa odobrio da mogu raditi kao komercijalne luke, obuhvaćen pravilima Ugovora o EEZ-u o carinskoj uniji, uključujući članke 9. do 13., ili člankom 95. Ugovora?
2. Treba li pravila Ugovora o EEZ-u o carinskoj uniji, uključujući članke 9. do 13., ili članak 95. tumačiti u smislu da nije u skladu s tim odredbama nametati poseban dodatak od 40 % na opću pristojbu za robu, kad se taj dodatak naplaćuje samo na robu koja dolazi iz inozemstva?
3. Ako je odgovor na drugo pitanje potvrđan: pod kojim se uvjetima takva pristojba može opravdati razlozima koji se odnose na njezinu funkciju naknade za pruženu uslugu, ili na prometnu politiku, u smislu glave Ugovora o EEZ-u koja se odnosi na promet?
4. Ako se ustanovi da posebni dodatak nije u skladu s Ugovorom o EEZ-u, primjenjuje li se ta ocjena na čitavi iznos dodatka naplaćenog od pristupanja Danske Ugovoru o EEZ-u ili samo na povećanje tog dodatka nakon tog datuma?
5. Utječe li pravo Zajednice na poseban način na nacionalna pravila koja se odnose na teret dokazivanja, kad je potrebno provjeriti jesu li uvjeti iz članka 86. Ugovora o EEZ-u ispunjeni?
6. Kad javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, uživa vladajući položaj, može li naplata od strane komercijalne luke gore opisanih pristojbi koje je utvrdio ministar prometa za korištenje javnih i privatnih komercijalnih luka predstavljati zlouporabu vladajućeg položaja protivnu članku 86. Ugovora?
7. Ako je odgovor na šesto pitanje potvrđan: imaju li osobe ili poduzeća kojima je pristojba nametnuta pravo, u okviru prava Zajednice, zahtijevati povrat ili nadoknadu?
8. Kad javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, uživa vladajući položaj, predstavlja li činjenica da lučke pristojbe opisane u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku ta komercijalna luka ne naplaćuje na vlastitoj trajektnoj ruti ili na ruti svog poslovnog partnera, zlouporabu tog položaja protivnu članku 86. Ugovora?

9. Ako su odgovori na prvo, drugo, četvrto, šesto i/ili osmo pitanje potvrdni, mogu li posebne dužnosti i zadaće povjerene tuženiku opravdati njegovo ponašanje, u skladu s člankom 90. stavkom 2. Ugovora?”

### **Prva četiri pitanja**

- 20 U danas donesenoj presudi Haahr Petroleum (C-90/94, Zb. 1997., I-4085.) Sud je presudio, izjašnjavajući se o pitanjima koja su identična kao prva četiri pitanja koja je postavio isti nacionalni sud, da je članku 95. Ugovora protivno da u slučaju uvoza robe brodom iz druge države članice, određena država članica primjenjuje dodatak od 40 % na opću pristojbu na robu ukrcanu, iskrcanu ili na drugi način utovarenu na brod, ili istovarenu unutar luka prve države članice ili u plovnim pristupnim kanalima tih luka.
- 21 U skladu s tim valja jednako odgovoriti na prva četiri pitanja u ovom predmetu.

### **Peto pitanje**

- 22 Ovim pitanjem nacionalni sud želi ispitati utječe li pravo Zajednice na poseban način na nacionalna pravila koja se odnose na teret dokazivanja kad je potrebno provjeriti jesu li uvjeti iz članka 86. Ugovora o EEZ-u ispunjeni.
- 23 U tom pogledu prvo valja utvrditi da je primjena članka 86. Ugovora od strane nacionalnih tijela u načelu uređena nacionalnim postupovnim pravilima (presuda od 10. studenoga 1993., Otto, C-60/92, Zb., str. I-5683., t. 14.).
- 24 U nedostatku odredaba Zajednice u tom području, unutarnji pravni sustav svake države članice treba odrediti nadležne sudove i detaljna postupovna pravila za pravna sredstva namijenjena zaštiti prava koja pojedinci imaju na temelju izravnog učinka prava Zajednice. Međutim, takva pravila ne smiju biti nepovoljnija od onih koja se odnose na slična pravna sredstva niti u praksi onemogućiti ili pretjerano otežati izvršavanje prava dodijeljenih pravnim poretom Zajednice (vidjeti, posebice, presudu od 14. prosinca 1995., Peterbroeck, C-312/93, Zb., str. I-4599., t. 12., i navedenu sudsku praksu).
- 25 U skladu s tim načelima, Sud je već presudio, u vezi s povratom pristojbi koje je država članica naplatila povredom prava Zajednice, da bi sva pravila dokazivanja koja bi u praksi onemogućavala ili pretjerano otežavala osiguranje tog povrata bila neusklađena s pravom Zajednice (vidjeti u tom smislu presudu od 9. studenoga 1983., San Giorgio, 199/82, Zb., str. 3595., t. 14.).
- 26 Ista načela primjenjuju se kad je potrebno dokazati povredu odredbe prava Zajednice koja, kao i članak 86. Ugovora, može imati izravan učinak.
- 27 U skladu s tim, na peto pitanje valja odgovoriti da unutarnji pravni sustav svake države članice treba odrediti postupovna pravila, uključujući ona koja se odnose na teret dokazivanja, za pravna sredstva namijenjena zaštiti prava koja pojedinci izvode iz izravnog učinka članka 86. Ugovora, pod uvjetom da takva pravila nisu nepovoljnija od onih koja se odnose na slična unutarnja pravna sredstva i da u praksi

ne onemogućuju ni pretjerano ne otežavaju izvršavanje prava dodijeljenih pravnim poretom Zajednice.

### Šesto i osmo pitanje

- 28 S ova dva pitanja, koja je primjereno ispitati zajedno, nacionalni sud u biti pita može li činjenica da javno poduzeće u vladajućem položaju, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, naplaćuje lučke pristojbe kao što su one u glavnom postupku ili se odriče naplate tih pristojbi na vlastite trajektne usluge, a na uzajamnoj osnovi i na usluge nekih svojih poslovnih partnera, predstavljati zlorabu tog vladajućeg položaja protivnu članku 86. Ugovora.
- 29 Kako bi se odgovorilo na ta pitanja, najprije valja istaknuti kako iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je DSB javno poduzeće koje odgovara danskom ministarstvu prometa i čiji je proračun uređen Zakonom o proračunu. Osim toga, DSB ima u vlasništvu niz komercijalnih luka, uključujući Gedser, odakle polaze trajekti u njegovom vlasništvu.
- 30 Nadalje, iako su luke u vlasništvu DSB-a načelno izuzete od primjene Zakona iz 1976. na temelju odluke ministra prometa, ministarskom uredbom istog ministra utvrđeno je da se osporavane lučke pristojbe primjenjuju na luku Gedser i da se DSB-ove vlastite usluge trajektnog prijevoza i usluge nekih njegovih poslovnih partnera izuzmu od plaćanja tih pristojbi.
- 31 Naposljetku valja istaknuti da su u svojim očitovanjima predstavljenim Sudu i nacionalnom sudu, a kako je objedinjeno u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, stranke u glavnom postupku raspravljale o tome je li razina lučkih pristojbi koju je utvrdilo ministarstvo prometa pravedna ili ne.
- 32 U skladu s tim, kako bi se nacionalnom sudu dao koristan odgovor, valja ispitati usklađenost praksi iz šestog i osmog pitanja s obzirom na članak 90. stavak 1. Ugovora, kojim se utvrđuju uvjeti koje države članice moraju poštovati po pitanju donošenja mjera ili njihovog zadržavanja na snazi, posebice u vezi s javnim poduzećima.
- 33 Sud je već imao priliku istaknuti da bilo koja mjera kojom država članica zadržava na snazi zakonsku odredbu koja stvara situaciju u kojoj je javno poduzeće nužno stavljeno u položaj da postupi protivno članku 86. Ugovora nije usklađena s pravilima Ugovora (vidjeti u tom smislu presudu od 23. travnja 1991., Höfner i Elser, C-41/90, Zb., str. I-1979., t. 27.).
- 34 Država članica krši osobito zabrane utvrđene u članku 90. stavku 1. u vezi s člankom 86. Ugovora ako donošenjem pravila o lučkim pristojbama koje se moraju platiti za korištenje luka u vlasništvu javnog poduzeća, navodi to poduzeće na zlorabu vladajućeg položaja koji uživa unutar zajedničkog tržišta ili njegovog znatnog dijela (vidjeti u tom smislu presudu od 17. svibnja 1994., Corsica Ferries, C-18/93, Zb., str. I-1783, t. 43.).
- 35 U tom smislu valja podsjetiti, na prvom mjestu, kako proizlazi iz sudske prakse Suda da se za poduzeće koje ima zakonski monopol na znatnom dijelu zajedničkog tržišta

može smatrati da zauzima vladajući položaj u smislu članka 86. Ugovora (gore navedena presuda Corsica Ferries, t. 40., i u njoj navedena sudska praksa). Takav je također slučaj kad je javno poduzeće vlasnik komercijalne luke i na temelju toga u toj luci ima isključivo pravo naplate pristojbe za korištenje lučkih objekata.

- 36 Ipak, kako bi se ispitalo zauzima li uistinu dotično javno poduzeće vladajući položaj na unutarnjem tržištu ili na znatnom dijelu tog tržišta, potrebno je dati veliku važnost, kao što je Sud u više navrata naglasio, određivanju dotičnog tržišta (vidjeti osobito presudu od 11. prosinca 1980., L'Oréal, 31/80, Zb., str. 3775., t. 25.) i određivanju znatnog dijela zajedničkog tržišta na kojem bi poduzeće moglo imati mogućnost zlorabiti koje ometaju učinkovito tržišno natjecanje (vidjeti osobito presudu od 14. veljače 1978., United Brands/Komisija, 27/76, Zb., str. 207., t. 44.).
- 37 Kao što proizlazi iz presude od 10. prosinca 1991., Merci Convenzionali Porto di Genova, C-179/90, Zb., str. I-5889., t. 15., u ovom zadnjem kontekstu valja voditi računa posebno o opsegu prometa u dotičnoj luci i njegovoj važnosti u odnosu na sveukupne aktivnosti pomorskog uvoza i izvoza u dotičnoj državi članici.
- 38 Kao drugo, valja naglasiti da se u smislu članka 86. točaka (a) i (c), zloraba vladajućeg položaja može sastojati od neposrednog ili posrednog nametanja nepravednih kupovnih ili prodajnih cijena ili drugih nepravednih trgovinskih uvjeta ili primjene nejednakih uvjeta na istovrsne poslove s ostalim trgovinskim partnerima, čime ih se stavlja u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju.
- 39 Sud je utvrdio da su „nepravedne cijene” u smislu članka 86. točke (a) cijene koje su pretjerane, jer nisu u opravdanom odnosu s gospodarskom vrijednošću isporučene usluge (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu United Brands/Komisija, t. 250.).
- 40 Na nacionalnom je sudu da utvrdi je li to slučaj s iznosom spornih lučkih pristojbi u glavnom postupku.
- 41 Činjenica da javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, izuzima od plaćanja takvih pristojbi vlastite trajektne usluge, a na uzajamnoj osnovi i usluge nekih svojih trgovinskih partnera, može isto tako predstavljati zlorabu ukoliko u odnosu na ostale trgovinske partnere javnog poduzeća uključuje primjenu nejednakih uvjeta na istovrsne poslove, u smislu članka 86. točke (c).
- 42 To bi bio slučaj, u pogledu izuzimanja vlastitih trajektnih usluga od plaćanja pristojbi, ako bi proizlazilo da javno poduzeće u svojim poslovnim knjigama za dio svojih aktivnosti koji se odnosi na pružanje vlastitih trajektnih usluga ne prikazuje iznos jednak ukupnom iznosu lučkih pristojbi koje se uobičajeno naplaćuju. Ako poslovne knjige nisu transparentne, činjenica da su cijene koje to javno poduzeće ima za svoje trajektne usluge neuobičajeno niske u usporedbi s onima koje imaju konkurentska trajektna poduzeća može predstavljati dokaz da nije bilo takvog prikazivanja.
- 43 Uzajamno izuzimanje nekih trgovinskih partnera javnog poduzeća od plaćanja pristojbi može predstavljati povredu članka 86. točke (c), ako je jasno da je ukupan iznos pristojbi koje ti partneri uobičajeno plaćaju za korištenje lučkih objekata javnog poduzeća u određenom razdoblju viši od iznosa koje to poduzeće uobičajeno plaća za lučke usluge koje su mu bile pružene u istom razdoblju u lukama njegovih partnera.



- 44 Treće, države članice odgovorne su u smislu članka 86. i članka 90. stavka 1. Ugovora samo ako zloraba od strane javnog poduzeća može utjecati na trgovinu među državama članicama. Nije nužno da je zloraba o kojoj se radi zaista utjecala na tu trgovinu: dostatno je utvrditi da je cilj tog postupanja proizvesti takav učinak (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu Höfner i Elser, t. 32.).
- 45 Sud je već zaključio da zloraba, kao što je ona u predmetu u glavnom postupku, koja utječe na poduzeća koja pružaju usluge prijevoza između dvije države članice, može utjecati na trgovinu unutar država članica (vidjeti gore navedenu presudu Corsica Ferries, t. 44.).
- 46 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na šesto i osmo pitanje valja odgovoriti da kad javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, zauzima vladajući položaj na znatnom dijelu zajedničkog tržišta, članku 90. stavku 1. u vezi s člankom 86. Ugovora protivno je da to poduzeće, na temelju uredbi koje je donijela država članica kojoj pripada, naplaćuje lučke pristojbe u nepoštenom iznosu ili da izuzima od plaćanja tih pristojbi vlastite trajektne usluge a, na uzajamnoj osnovi i neke trajektne usluge svojih trgovinskih partnera, ukoliko takva izuzimanja uključuju primjenu nejednakih uvjeta za istovrsne usluge. Na nacionalnom sudu je da, uzimajući u obzir razinu pristojbi i ekonomsku vrijednost pruženih usluga, utvrdi je li iznos pristojbi zaista nepošten. Također je na nacionalnom sudu da utvrdi dovodi li izuzimanje od plaćanja pristojbi vlastitih trajektnih usluga javnog poduzeća, a na uzajamnoj osnovi i usluga nekih njegovih trgovinskih partnera, do primjene nejednakih uvjeta za istovrsne usluge.

#### **Deveto pitanje**

- 47 Ovim pitanjem nacionalni sud u biti pita dozvoljava li članak 90. stavak 2. Ugovora da javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, za korištenje lučkih objekata naplaćuje lučke pristojbe koje su protivne pravu Zajednice.
- 48 Članak 90. stavak 2. predviđa da poduzeća kojima je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa podliježu pravilima sadržanima u Ugovoru, posebno pravilima tržišnog natjecanja, u mjeri u kojoj primjena takvih pravila ni pravno ni stvarno ne ometa provedbu pojedinih zadaća koje su im povjerene, međutim to ne smije utjecati na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo protivno interesima Zajednice.
- 49 Međutim, kako bi se moglo primijeniti odstupanje predviđeno u članku 90. stavku 2., najprije je potrebno ustanoviti je li dotičnom poduzeću zaista bilo povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa i, ako je, ometa li primjena pravila Ugovora obavljanje posebnih zadaća koje su mu povjerene.
- 50 S obzirom na to da je članak 90. stavak 2. odredba koja u određenim slučajevima dozvoljava odstupanje od pravila Ugovora, mora postojati stroga definicija poduzeća koja se mogu pozvati na to odstupanje (presuda od 21. ožujka 1974., BRT II, 127/73, Zb., str. 313., t. 19.).
- 51 U presudi od 14. srpnja 1971., Muller i dr., 10/71, Zb., str. 723, t. 11., Sud je zaključio da poduzeće koje uživa određene privilegije za obavljanje zadaća koje su mu zakonski

povjerene, zadržavajući u tom smislu usku povezanost s javnim tijelima, i zaduženo je za osiguranje plovidbe na najvažnijem plovnom putu dotične države, može biti obuhvaćeno definicijom „poduzeća kojemu je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskog interesa”.

- 52 Iz toga međutim ne proizlazi da upravljanje bilo kojom lukom predstavlja pružanje usluge od općega gospodarskog interesa, a osobito ne da sve usluge koje se pružaju u takvoj luci potpadaju pod takve zadaće.
- 53 Ustvari, u gore navedenoj presudi *Merci Convenzionali Porto di Genova*, t. 27., Sud je utvrdio da radnje utovara, istovara, prekrcaja, skladištenja i općeg premještanja robe ili bilo kojeg drugog materijala nisu nužno od općega gospodarskog interesa koji, u usporedbi s interesom u drugim gospodarskim djelatnostima, ima posebne karakteristike.
- 54 Naposljetku, čak i kad bi se obično stavljanje na raspolaganje lučke infrastrukture moglo klasificirati kao uslugu od općega gospodarskog interesa u smislu članka 90. stavka 2., ostaje činjenica da u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku ni u očitovanjima podnesenima Sudu nema dokaza koji bi ukazivali da bi primjena članka 86. Ugovora na naplatu lučkih pristojbi od strane DSB-a mogla ometati obavljanje takvih zadaća.
- 55 Na deveto pitanje valja stoga odgovoriti da članak 90. stavak 2. Ugovora ne dozvoljava da javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, za korištenje lučkih objekata naplaćuje pristojbe koje su protivne pravu Zajednice, a nisu nužne za obavljanje posebnih zadaća koje su mu povjerene.

### **Sedmo pitanje**

- 56 Ovim pitanjem nacionalni sud pita dodjeljuje li pravo Zajednice, u slučaju neusklađenosti pristojbi o kojima je riječ u glavnom postupku s člankom 90. stavkom 1. u vezi s člankom 86., osobama ili poduzećima od kojih se zahtijevalo plaćanje takvih pristojbi pravo na traženje povrata ili nadoknade.
- 57 U tom smislu valja podsjetiti, s jedne strane, da čak i u okviru članka 90., članak 86. ima izravan učinak i prenosi na pojedinca prava koja nacionalni sud mora zaštititi (presuda od 30. travnja 1974., *Sacchi*, 155/73, Zb., str. 409., t. 18., i gore spomenuta presuda *Merci Convenzionali Porto di Genova*, t. 23.).
- 58 S druge strane, Sud je u više navrata presudio (vidjeti kao najnoviji primjer presudu od 14. siječnja 1997., *Comateb i dr.*, C-192/95 do C-218/95, Zb., str. I-165., t. 20.) da je pravo na povrat pristojbi koje su u državi članici naplaćene protivno pravu Zajednice posljedica i dodatak pravima što ih odredbe prava Zajednice koje zabranjuju takve pristojbe dodjeljuju pojedincima. Države članice su stoga načelno dužne vratiti pristojbe naplaćene zbog povrede prava Zajednice, osim ako se dokaže da je osoba koja je morala platiti te pristojbe to ustvari prenijela na druge subjekte (vidjeti gore navedenu presudu *Comateb i dr.*, t. 21., i u njoj navedenu sudsku praksu).

- 59 Ista se logika primjenjuje u slučaju kad pristojbe naplaćuje javno poduzeće koje odgovara danskom Ministarstvu prometa i čiji je proračun uređen Zakonom o proračunu (vidjeti točku 29. ove presude).
- 60 Međutim, valja istaknuti da se gospodarske subjekte ne može spriječiti da zahtijevaju od nadležnih sudova, u skladu s odgovarajućim postupcima nacionalnog prava i u okolnostima predviđenima u presudi od 5. ožujka 1996., Brasserie du Pêcheur i Factortame, C-46/93 i C-48/93, Zb., str. I-1029., nadoknadu štete uzrokovanu naplatom nepropisnih pristojbi, neovisno o tome jesu li te pristojbe prenesene dalje (vidjeti gore navedenu presudu Comateb i dr., t. 34.).
- 61 S obzirom na gore navedeno, na sedmo pitanje valja odgovoriti da osobe ili poduzeća kojima je pristojbe protivne članku 90. stavku 1. u vezi s člankom 86. Ugovora nametnulo javno poduzeće koje odgovara nacionalnom ministarstvu i čiji proračun uređuje Zakon o proračunu načelno imaju pravo na povrat nepropisno plaćenih pristojbi.

### **Troškovi**

- 62 Troškovi Komisije Europskih zajednica, koja je podnijela očitovanja Sudu ne nadoknađuju se. Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog,

SUD (šesto vijeće),

kao odgovor na pitanja koja mu je uputio Østre Landsret (Žalbeni sud regije Istok) odlukom od 30. lipnja 1995., odlučuje:

- 1. Članku 95. Ugovora o EEZ-u protivno je da određena država članica primjenjuje, u slučaju uvoza robe brodom iz druge države članice, dodatak od 40 % na pristojbe na robu ukrcanu, iskrcanu ili na drugi način utovarenu na brod ili istovarenu unutar luka prve države članice ili u plovnim pristupnim kanalima tih luka.**
- 2. Unutarnji pravni sustav svake države članice treba odrediti postupovna pravila, uključujući ona koja se odnose na teret dokazivanja, za pravna sredstva namijenjena zaštiti prava koja pojedinci izvode iz izravnog učinka članka 86. Ugovora o EEZ-u, pod uvjetom da takva pravila nisu nepovoljnija od onih koja se odnose na slična unutarnja pravna sredstva i da u praksi ne onemogućuju ili pretjerano ne otežavaju izvršavanje prava dodijeljenih pravnim poretком Zajednice.**
- 3. Kad javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, zauzima vladajući položaj na znatnom dijelu zajedničkog tržišta, članku 90. stavku 1. u vezi s člankom 86. Ugovora o EEZ-u protivno je da to poduzeće na temelju uredbi koje je donijela država članica kojoj pripada naplaćuje lučke pristojbe u nepoštenom iznosu ili da**

izuzima od plaćanja tih pristojbi vlastite trajektne usluge, a na uzajamnoj osnovi i neke trajektne usluge svojih trgovinskih partnera, ukoliko takva izuzimanja uključuju primjenu nejednakih uvjeta za istovrsne usluge. Na nacionalnom sudu je da, uzimajući u obzir razinu pristojbi i ekonomsku vrijednost pruženih usluga, utvrdi je li iznos pristojbi zaista nepošten. Također je na nacionalnom sudu da utvrdi dovodi li izuzimanje od plaćanja pristojbi vlastitih trajektnih usluga javnog poduzeća, a na uzajamnoj osnovi i usluga nekih njegovih trgovinskih partnera, do primjene nejednakih uvjeta za istovrsne usluge.

4. Članak 90. stavak 2. Ugovora ne dozvoljava da javno poduzeće, koje u vlasništvu ima komercijalnu luku i njome upravlja, za korištenje lučkih objekata naplaćuje pristojbe koje su protivne pravu Zajednice, a nisu nužne za obavljanje posebnih zadaća koje su mu povjerene.
5. Osobe ili poduzeća kojima je pristojbe protivne članku 90. stavku 1. u vezi s člankom 86. Ugovora nametnulo javno poduzeće koje odgovara nacionalnom ministarstvu i čiji proračun uređuje Zakon o proračunu načelno imaju pravo na povrat nepropisno plaćenih pristojbi.

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourggu 17. srpnja 1997.

[Potpisi]

---

\* Jezik postupka: danski