

DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)  
17. juli 1997\*

I sag C-90/94,

angående en anmodning, som Østre Landsret i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

**Haahr Petroleum Ltd**

mod

**Åbenrå Havn,**

**Ålborg Havn,**

**Horsens Havn,**

**Kastrup Havn NKE A/S,**

**Næstved Havn,**

**Odense Havn,**

**Struer Havn,**

\* Processprog: dansk.

**Vejle Havn,**

biintervenient: **Trafikministeriet,**

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 9-13 samt artikel 84 og 95,

har

**DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)**

sammensat af afdelingsformanden, G.F. Mancini, og dommerne J.L. Murray og P.J.G. Kapteyn (refererende dommer),

generaladvokat: F.G. Jacobs

justitssekretær: assisterende justitssekretær H. von Holstein,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Haahr Petroleum Ltd ved advokat Lars N. Vistesén, København

— Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn og Vejle Havn, alle ved advokat Per Magid og advokat Jeppe Skadhauge, København

— Trafikministeriet ved advokat Karsten Hagel-Sørensen, København

- Det Forenede Kongeriges regering ved Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget, bistået af barrister Stephen Richards og barrister Rhodri Thompson
- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Anders Christian Jessen og Enrico Traversa, begge Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 9. januar 1997 er afgivet mundtlige indlæg af Haahr Petroleum Ltd ved advokat Isi Foighel, København, og advokat Lars N. Vistesén, af Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn og Vejle Havn, alle ved advokat Per Magid og advokat Jeppe Skadhauge, af Trafikministeriet ved advokat Karsten Hagel-Sørensen og af Kommissionen ved Anders Christian Jessen, Enrico Traversa og Richard Lyal, alle Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 27. februar 1997,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Ved beslutning af 8. marts 1994, indgået til Domstolen den 15. marts 1994, har Østre Landsret i medfør af EF-traktatens artikel 177 stillet en række præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 9-13 samt artikel 84 og 95.
- 2 Disse spørgsmål er blevet rejst under en retssag mellem Haahr Petroleum Ltd (herafter »Haahr Petroleum«), en virksomhed, der driver handel med benzin og andre

olieprodukter, og trafikhavnene i Åbenrå, Ålborg, Horsens, Kastrup, Næstved, Odense, Struer og Vejle (herefter »de sagsøgte trafikhavne«) vedrørende de sidstnævntes opkrævning af et importtillæg, som indtil den 31. marts 1990 opkrævedes for varer, der indførtes fra udlandet. Tillægget udgjorde 40% af den vareafgift, der i Danmark betales for alle varer, der losses, inlades eller på anden måde sø- eller landsættes i de danske trafikhavne eller i de uddybede løb til disse havne.

- 3 I Danmark meddeles tilladelse til at oprette en trafikhavn — dvs. en havn, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer og personer — af trafikministeren. På grundlag af ejer- og styreforhold kan der sondres mellem havne, der er selvstændige forvaltningssubjekter under kommunal styrelse, Københavns Havn, der hviler på et særligt retsgrundlag, statshavnene, der henhører under Trafikministeriet, og de private havne, der styres af havneejerne i overensstemmelse med de vilkår, der er anført i den pågældende tilladelse.
  
- 4 En del af havnenes indtægter hidrører fra afgifter, som brugerne betaler for at benytte dem. Der skal således betales skibs- og vareafgifter for anløb af havnen og for ud- og indskibning af gods, køretøjer og personer. Der opkræves særlige afgifter for brug af kraner, pakhuse og oplagspladser.
  
- 5 I henhold til lov nr. 239 af 12. maj 1976 om trafikhavne (*Lovtidende A*, 1976, s. 587), der gjaldt til den 31. december 1990, påhvilede det vedkommende minister — senest trafikministeren — at fastsætte taksterne for skibs- og vareafgifterne efter forhandling med trafikhavnenes bestyrelser. Efter ministeriets praksis blev afgifternes takster beregnet på grundlag af de økonomiske vilkår i de trafikalt bedømt

22 mest betydende provinstrafikhavne, og de blev udmålt med sigte på at skaffe dækning for udgifterne til havnenes drift og vedligeholdelse samt til en rimelig grad af selvfinansiering af nødvendige udvidelser og moderniseringer.

- 6 Skibs- og vareafgifterne blev optaget i et regulativ for den enkelte havn, der var udfærdiget i overensstemmelse med et fælles regulativ, der var udarbejdet af vedkommende minister for samtlige trafikhavne.
- 7 I henhold til de regulativbestemmelser, der gjaldt på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, betales skibsafgiften af alle skibe, fartøjer og alt flydende materiel, der henligger i havnen eller i de uddybede løb til havnen. Afgiften blev beregnet med et fast beløb pr. bruttoregister-ton (brt.) eller bruttoton (bt.), enten pr. anløb af havnen eller som en månedsafgift. Skibe på under 100 brt./bt. var fritaget for betaling af skibsafgift.
- 8 Vareafgiften skulle betales for alle varer, der blev losset, indladet eller på anden måde sø- eller landsat i havnen eller i de uddybede løb til havnen. Den udgjorde et bestemt beløb pr. ton. Der var fastsat fritagelser og særlige afgiftstakster for nærmere angivne varer. Ifølge regulativerne skulle vareafgiften betales af skibet eller dets lokale agent inden skibets afsejling, men den påhvilede varemottageren, respektive vareafsenderen, over for hvilke der kunne gøres regres for afgiften.
- 9 I den i hovedsagen omhandlede periode blev vareafgiften på varer, der indførtes fra udlandet, opkrævet med et tillæg på 40%. Det fremgår af forelæggelsesbeslutningen, at dette importtillæg på 40% blev indført i tilknytning til en i 1956 foretaget generel justering af havnenes takstniveau på baggrund af en betænkning fra den af Ministeriet for Offentlige Arbejder i 1954 nedsatte havne- og brotakstkommission.

- 10 Ifølge havne- og brotakstkommissionen burde den takstforhøjelse, som fandtes nødvendig, omfatte både skibs- og vareafgifterne, men skulle »foretages på en sådan måde, at øjemedet — indtægtsforøgelse for havnene — ikke modvirkes derved, at trafikken helt eller delvist fordrives fra havnene, idet godset går over til at blive forsendt ad landevej eller med bane«. Følgelig foreslog havne- og brotakstkommissionen for vareafgifternes vedkommende, »at man må koncentrere sig om udenrigsomsætningen, idet størstedelen af de varer, der indkommer fra eller udføres til udlandet, naturligst befordres ad søvejen, og risikoen for, at omsætningen alene ved forhøjelse af vareafgiften vil gå bort fra havnene, kan derfor i nogen grad lades ude af betragtning«. Kommissionen fandt yderligere, at »det må derfor anses for rettest, at den del af merindtægten, som skal skaffes gennem vareafgifterne, alene tilvejebringes ved en forhøjelse af afgiften af importerede varer«, idet en afgift på importerede varer, såsom gødningsstoffer og foderstoffer til landbruget og råstoffer til industrien, ville være lavere end en afgift på de deraf fremstillede varer, og at virkningen af en forhøjelse af afgiften på importen derfor ville være langt mere begrænset for de pågældende erhverv end virkningen af en afgiftsforhøjelse på eksporten. Af hensyn til risikoen for, at den indenrigske vareomsætning blev flyttet fra havnene til landtransport, foreslog havne- og brotakstkommissionen endelig dels, at man undtog småskibene fra den påtænkte forhøjelse af skibsafgifterne, dels, at fartøjer på til og med 100 tons kom til at drage fordel af de lavere afgifter, som normalt kun blev indrømmet fartøjer på indtil 100 tons.
- 11 Importtillægget på 40% blev ophævet af trafikministeren med virkning fra den 1. april 1990.
- 12 Fra 1984 til den 31. marts 1990, da importtillægget bortfaldt, foretog Haahr Petroleum import til Danmark over de sagsøgte trafikhavne af råolie og benzin fra andre medlemsstater og fra tredjelande med henblik på raffinering og videresalg. Alle disse havne er under kommunal styrelse, bortset fra Kastруп Havn, der er en privat havn.

- 13 Ved stævning indleveret til Østre Landsret den 5. november 1991 påstod Haahr Petroleum de sagsøgte trafikhavne tilpligtet at tilbagebetale de importtillæg, der var opkrævet fra den 1. januar 1984 til den 31. marts 1990, i alt opgjort til 9,6 mio. kr.
- 14 Haahr Petroleum henviste til støtte for sin påstand til traktatens artikel 9 og 12 og gjorde gældende, at det omtvistede importtillæg var en afgift med tilsvarende virkning som told, og at Kongeriget Danmark fra den 1. januar 1973 ikke lovligt kunne opkræve hverken toldafgifter eller afgifter med tilsvarende virkning. Haahr Petroleum henviste endvidere til dom af 13. december 1973 (forenede sager 37/73 og 38/73, Diamantarbejders, Sml. s. 1609) vedrørende EØF-traktatens artikel 18-28 og artikel 113, og anførte, at »fra tidspunktet for oprettelsen af den fælles toldtarif er [det] forbudt enhver medlemsstat ensidigt at indføre nye afgifter eller at hæve niveauet for de allerede gældende«. Endelig gjorde Haahr Petroleum gældende, at kravet ikke var bortfaldet ved forældelse i henhold til de danske regler (hvorefter der gælder en femårig forældelsesfrist), idet krav, som har hjemmel i fællesskabsretten, ikke falder bort, hvis grunden til, at kravet først gøres gældende på et sent tidspunkt, er en for sen gennemførelse af en fællesskabsretlig regel i national lovgivning (jf. dom af 25.7.1991, sag C-208/90, Emmott, Sml. I, s. 4269), eller hvis kravet støttes på en for sen ophævelse af en national regel, der er uforenelig med fællesskabsretten.
- 15 De sagsøgte trafikhavne gjorde gældende, at importtillægget skulle bedømmes enten efter traktatens afsnit IV om transport, hvilken opfattelse deles af Trafikministeriet, som er indtrådt til støtte for de sagsøgte havne, eller efter traktatens artikel 95, idet 40%-tillægget var en bestanddel af vareafgiften, der var led i en generel, intern afgiftsordning, hvori afgiftsdifferentieringen var forenelig med traktatens bestemmelser. De sagsøgte havne anførte endvidere, at Haahr Petroleum's krav var forældet for så vidt angår de afgifter, der var betalt før den 5. november 1986 (dvs. fem år før anlæggelsen af sagen ved Østre Landsret), og at der ikke i sagen var omstændigheder, der kunne begrunde en fravigelse af de almindelige nationale regler derom.

16 Trafikministeriet gjorde gældende, at afgifterne havde et transportpolitisk sigte, for det første idet ensretningen af afgifter havde til formål at opretholde konkurrencen mellem havnene og indenlandsk landevejstransport i Danmark og at sikre, at havnene ikke konkurrerede indbyrdes på afgifterne, og for det andet idet importtillægget havde til formål at sikre havnenes finansiering, uden at godstransporten blev omlagt til landevej og jernbane. Til godtgørelse af, at importtillægget ikke havde til formål at belaste vareimporten, men vedrørte transportformen, anførte ministeriet, at den vigtigste udenrigshavn, Københavns Havn, ikke opkrævede denne afgift.

17 På denne baggrund har Østre Landsret besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal det særlige importtillæg på 40% af den generelt opkrævede vareafgift anses for omfattet af EØF-traktatens regler om Toldunionen, herunder artikel 9-13, eller artikel 95?
- 2) Skal EØF-traktatens regler om Toldunionen, herunder artikel 9-13, eller artikel 95, forstås således, at det er uforeneligt med de nævnte bestemmelser at opkræve et særligt importtillæg på 40% af den generelt opkrævede vareafgift, når importtillægget alene opkræves af varer, der kommer fra udlandet?
- 3) Såfremt spørgsmål 2 besvares bekræftende, under hvilke betingelser kan en sådan afgift da legitimeres ud fra en vederlagsbetragtning eller trafikpolitiske hensyn, jf. artikel 84, stk. 2?
- 4) Omfatter en eventuel uforenelighed med EØF-traktaten hele det særlige importtillæg, der opkræves efter Danmarks tiltrædelse af EØF-traktaten, eller alene den forøgelse af importtillægget, der har fundet sted efter det nævnte tidspunkt?

- 5) Såfremt det fastslås, at importtillægget er uforeneligt med fællesskabsretten, vil et eventuelt tilbagesøgningskrav da kunne være forældet efter nationale forældelsesregler med den hele eller delvise virkning, at importtillægget ikke kan søges tilbage?»

### Det første, andet, tredje og fjerde spørgsmål

- 18 Med de første fire spørgsmål, som behandles sammen, anmoder den nationale ret om en fortolkning af begrebet afgift med tilsvarende virkning som told i traktatens artikel 9-13 såvel som af begrebet diskriminerende intern afgift i traktatens artikel 95 med henblik på den situation, at en medlemsstat ved indførsel af varer med skib fra en anden medlemsstat opkræver et importtillæg på 40% af den generelt opkrævede vareafgift på varer, der losses, indlades eller på anden måde sø- eller land-sættes i havnene i den førstnævnte medlemsstat eller i de uddybede løb til disse havne.
- 19 Det bemærkes i denne forbindelse, at det følger af fast retspraksis (jf. bl.a. dom af 2.8.1993, sag C-266/91, CELBI, Sml. I, s. 4337, præmis 9), at bestemmelserne vedrørende afgifter med tilsvarende virkning som told og bestemmelserne vedrørende diskriminerende interne afgifter ikke kan anvendes kumulativt, hvorfor en og samme afgift ikke samtidig kan henhøre under de to grupper, således som traktaten er opbygget.
- 20 Det følger endvidere af fast retspraksis (jf. bl.a. dom af 7.12.1995, sag C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, Sml. I, s. 4385, præmis 28), at enhver økonomisk byrde, der ikke er told i egentlig forstand, som pålægges ensidigt og belaster varer som følge af grænseoverskridelsen, uanset benævnelse eller opkrævningsmåde, er en afgift med tilsvarende virkning i den i EØF-traktatens artikel 9, 12, 13 og 16 forudsatte betydning. En sådan byrde falder dog ikke ind under dette begreb, såfremt

den er en del af en generel, intern afgiftsordning, der systematisk omfatter forskellige kategorier af varer efter objektive kriterier, der anvendes uden hensyn til varernes oprindelse. I så fald er byrden omfattet af anvendelsesområdet for traktatens artikel 95.

- 21 Det skal i denne forbindelse for det første fastslås, at en afgift, som den i hovedsagen omhandlede generelle vareafgift, tillige med bl.a. skibsafgiften indgår i en almindelig ordning vedrørende interne afgifter, der skal betales for brugen af trafikhavnene og disses faciliteter.
  
- 22 Det skal for det andet understreges, at denne afgift med undtagelse af visse fritagne varegrupper påhviler alle varer, der losses, indlades eller på anden måde sø- eller landsættes i trafikhavnene, hvad enten varerne ankommer i havnen fra en anden medlemsstat eller fra en anden trafikhavn i den samme medlemsstat.
  
- 23 For det tredje bemærkes, at afgiften opkræves af varerne, såvel indenlandske som indførte, på det samme tidspunkt og efter de samme objektive kriterier, nemlig ved indladningen eller losningen og på grundlag af varernes art og vægt.
  
- 24 For det fjerde bemærkes, at et importtillæg som det i hovedsagen omhandlede, der opkræves i tillæg til den generelle vareafgift, når den pålægges indførte varer, er en integrerende del af afgiften selv og ikke udgør en særskilt afgift, da tillægsbeløbet er udtrykt som en procentdel af afgiften, da tillægget og afgiften opkræves i henhold til den samme hjemmel, på det samme tidspunkt, efter de samme kriterier og af de samme organer, og da deres provenu betales til de samme modtagere.

- 25 Under disse omstændigheder kan det forhold, at importtillægget pr. definition udelukkende rammer indførte varer, og at varernes oprindelse således bestemmer størrelsen af den afgift, der skal opkræves, ikke medføre, at afgiften i almindelighed eller tillægget i særdeleshed falder uden for anvendelsesområdet for traktatens artikel 95, hvorfor spørgsmålet om deres forenelighed med fællesskabsretten skal bedømmes på grundlag af denne bestemmelse og ikke på grundlag af traktatens artikel 9-13.
- 26 I denne forbindelse bemærkes indledningsvis, at traktatens artikel 95 efter fast retspraksis kun finder anvendelse på varer, der hidrører fra medlemsstaterne, og i givet fald på varer, der hidrører fra tredjelande, når disse varer er bragt i fri omsætning i medlemsstaterne. Heraf følger, at denne traktatbestemmelse ikke kan anvendes på produkter, der er indført direkte fra tredjelande (jf. bl.a. dom af 13.7.1994, sag C-130/92, OTO, Sml. I, s. 3281, præmis 18).
- 27 Endvidere bemærkes, at en medlemsstat ifølge traktatens artikel 95 ikke direkte eller indirekte må pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter, som er højere end de afgifter, der pålægges lignende indenlandske varer, eller som vil kunne beskytte andre indenlandske produkter. Det er derfor uomtvisteligt, at det er i strid med det i artikel 95 fastslåede forbud mod forskelsbehandling, såfremt indførte varer pålægges en højere afgift end indenlandske varer, eller såfremt kun indførte varer pålægges et tillæg til den afgift, der gælder for indenlandske og indførte varer.
- 28 De sagsøgte trafikhavne har imidlertid gjort gældende, at importtillægget er udtryk for en differentiering af vareafgiften, som er forenelig med traktatens artikel 95, således som den er blevet fortolket af Domstolen, idet denne differentiering hviler på objektive kriterier. De har navnlig anført, at differentieringen er berettiget af to hensyn dels, at den internationale søtransport i konkurrencen med andre transportformer bedre er i stand til at bære den byrde, som tillægget udgør, dels, at denne transport i almindelighed sker med større skibe, som stiller større krav til

havneanlæggene end de mindre skibe, der bruges i indenrigsfarten. I samme forbindelse har Trafikministeriet anført, at tillægget ikke udgør en ulovlig forskelsbehandling, idet det er et vederlag for de generelle ekstraudgifter, der for havnene er forbundet med at betjene de større skibe, der bruges til import.

- 29 Det er visselig korrekt, at fællesskabsretten, som det fremgår af fast retspraksis (jf. bl.a. dom af 7.4.1987, sag 196/85, Kommissionen mod Frankrig, Sml. s. 1597, præmis 6), ikke på sit nuværende udviklingstrin begrænser den enkelte medlemsstats frihed til at indføre en differentieret afgiftsordning for visse produkter, også selv om disse må anses for lignende varer, jf. traktatens artikel 95, stk. 1, når dette sker efter objektive kriterier, såsom arten af de benyttede råvarer eller den anvendte fremstillingsmetode. Sådanne afgiftsforskelle er imidlertid kun forenelige med fællesskabsretten, hvis de forfølger formål i den økonomiske politik, der også er forenelige med kravene i traktaten og i afledt ret, og hvis den pågældende afgiftsordning er udformet således, at der ikke sker nogen form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af varer indført fra andre medlemsstater eller nogen form for beskyttelse af konkurrerende indenlandsk fremstillede varer.
- 30 Domstolen har i overensstemmelse hermed allerede kendt for ret, at det ikke kan betragtes som foreneligt med forbuddet mod forskelsbehandling efter traktatens artikel 95 at indføre et kriterium for forhøjet beskatning, der pr. definition under ingen omstændigheder kan anvendes på lignende indenlandske varer. En sådan ordning indebærer, at de indenlandske varer på forhånd fritages fra den hårdeste beskatning (jf. dom af 15.3.1983, sag 319/81, Kommissionen mod Italien, Sml. s. 601, præmis 17). Domstolen har ligeledes allerede fastslået, at en differentieret afgiftsordning er uforenelig med fællesskabsretten, såfremt de varer, der beskattes hårdere, efter deres art er importerede (jf. dom af 4.3.1986, sag 106/84, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 833, præmis 21).
- 31 Det anførte gælder så meget desto mere for en differentieret afgiftsordning, hvor kriteriet for forhøjet beskatning er selve indførslen, og som dermed pr. definition fritager alle indenlandske varer fra den hårdeste beskatning.

- 32 Under alle omstændigheder kan en differentieret afgiftsordnings diskriminerende karakter ikke begrundes med henvisning til generelle betragtninger vedrørende de forskelle, der består mellem udenrigs- og indenrigsfarten, dels med hensyn til deres respektive evne til at bære en bestemt afgiftsbyrde og samtidig undgå, at søtransporten omlægges til andre transportformer, dels med hensyn til størrelsen af de skibe, der bruges i henholdsvis indenrigs- og udenrigsfart.
- 33 Selv om det antages, at sådanne hensyn kunne begrunde en differentieret beskatning, må det fastslås, at de i en ordning som den, der var omhandlet i hovedsagen, ikke anvendes objektivt, idet ordningen på forhånd udelukker, at indenrigsfart, der finder sted på de samme betingelser som udenrigsfart, belægges med den samme afgift som denne, og omvendt.
- 34 Det følger af Domstolens praksis (jf. bl.a. dom af 26.6.1991, sag C-152/89, Kommissionen mod Luxembourg, Sml. I, s. 3141, præmis 20-25), at et afgiftssystem kun kan anses for foreneligt med traktatens artikel 95, hvis det godtgøres, at det er opbygget således, at det under alle omstændigheder er udelukket, at der skal svares højere afgifter af importerede varer end af indenlandske varer, og at det derfor under ingen omstændigheder indebærer forskelsbehandling.
- 35 For så vidt angår spørgsmålet, om en diskriminerende afgift som den i hovedsagen omhandlede kan anses for ikke at være forbudt efter traktatens artikel 95, idet den er vederlag for en ydelse, er det tilstrækkeligt at henvise til, at det følger af Domstolens praksis, som de sagsøgte trafikhavne og Trafikministeriet har henvist til (jf. bl.a. dom af 25.1.1977, sag 46/76, Bauhuis, Sml. s. 5, præmis 11, og af 21.3.1991, sag C-209/89, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 1575, præmis 9), at den omstændighed, at en afgift er et vederlag for en ydelse, der rent faktisk udføres for den erhvervsdrivende, og at den står i rimeligt forhold til denne ydelse, kun medfører, at den ikke kan anses for en afgift med tilsvarende virkning som told i henhold til traktatens artikel 9 ff., men ikke, at den ikke rammes af forbuddet i artikel 95 mod enhver diskriminerende intern afgift.

- 36 De sagsøgte trafikhavne og Trafikministeriet har endvidere gjort gældende, at en afgift som den i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af traktatens artikel 95 og det heri indeholdte forbud, idet den har lovlige transportpolitiske formål, nemlig dels at finansiere trafikhavnene, dels at belaste de lange søtransporter forholdsvis tungere end nærtrafikken. De har herved anført, at det bl.a. følger af Domstolens dom af 13. december 1989 (sag C-49/89, Corsica Ferries France, Sml. s. 4441), at afgifter med et transportpolitisk sigte skal bedømmes efter traktatens transportregler, herunder særligt artikel 84, stk. 2, og Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 378, s. 1).
- 37 Det bemærkes hertil indledningsvis, at den omstændighed, at en afgift eller et gebyr udgør en særlig afgift eller er bestemt til et særligt formål, hverken bevirker, at den falder uden for anvendelsesområdet for traktatens artikel 95 (jf. dom af 22.3.1977, sag 74/76, Iannelli og Volpi, Sml. s. 557, præmis 19) eller i givet fald uden for det i denne bestemmelse fastsatte forbud.
- 38 Det skal endvidere understreges, at en afgift som den i hovedsagen omtvistede rammer varerne og afholdes af modtageren eller afsenderen af varerne, selv om den opkræves i forbindelse med transporten af varerne eller ved brugen af trafikhavnene og i første omgang betales af skibet eller dets lokale agent.
- 39 Det følger heraf, at hverken den ovennævnte dom i Corsica Ferries France-sagen, som vedrørte afgifter, der opkrævedes hos rederen for passagerer, der var ud-, ind- eller omskibet i visse kysthavne, eller forordning nr. 4055/86, som indeholder bestemmelser om den frie udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet, er til hinder for anvendelsen af traktatens artikel 95.

- 40 Domstolen har i øvrigt allerede kendt for ret, at en afgift, som pålægges transporter og bl.a. afhænger af de transporterede varers vægt, er omfattet af traktatens artikel 95, og i det omfang den umiddelbart virker tilbage på den indenlandske og den indførte vares pris, skal den anvendes på en sådan måde, at den ikke diskriminerer de indførte varer (jf. dom af 16.2.1977, sag 20/76, Schöttle, Sml. s. 247, præmis 15 og 16).
- 41 For så vidt angår spørgsmålet, om den omtvistede afgifts uforenelighed med traktatens artikel 95 omfatter hele importtillægget eller alene forhøjelsen af dette tillæg siden Kongeriget Danmarks tiltrædelse af De Europæiske Fællesskaber, bemærkes, at akten vedrørende Kongeriget Danmarks tiltrædelse og tilpasningerne af traktaterne (EFT Særudgave, 27.3.1972, s. 14) ikke indeholder nogen overgangs- eller undtagelsesbestemmelse vedrørende anvendelsen af traktatens artikel 95. Bestemmelsen fandt følgelig anvendelse i forhold til Danmark fra tidspunktet for denne stats tiltrædelse af De Europæiske Fællesskaber.
- 42 Endvidere bemærkes, at det følger af Domstolens praksis, at såfremt en afgift er i strid med traktatens artikel 95, er den forbudt i det omfang, den indebærer en forskelsbehandling til skade for den importerede vare (jf. i denne retning dom af 27.2.1980, sag 68/79, Just, Sml. s. 501, præmis 14, og af 27.10.1993, sag C-72/92, Scharbatke, Sml. I, s. 5509, præmis 10).
- 43 Det følger heraf, at en afgift som den i hovedsagen omhandlede kun skal anses for uforenelig med artikel 95 og forbudt efter denne bestemmelse, for så vidt angår tillægget for indførte varer.
- 44 De fire første spørgsmål skal herefter besvares med, at traktatens artikel 95 er til hinder for, at en medlemsstat ved indførsel af varer med skib fra en anden medlemsstat opkræver et importtillæg på 40% af den generelt opkrævede vareafgift af

varer, der losses, indlades eller på anden måde sø- eller landsættes i havnene i den førstnævnte medlemsstat eller i de uddybede løb til disse havne.

### Det femte præjudicielle spørgsmål

- 45 Med dette spørgsmål ønsker den nationale ret reelt fastslået, om det efter fællesskabsretten er lovligt at anvende en national regel, hvorefter der gælder en femårig forældelsesfrist for søgsmål om tilbagesøgning af urigtigt erlagte afgifter, på et tilbagesøgningskrav, der støttes på en overtrædelse af traktatens artikel 95, selv om den nævnte regel dermed helt eller delvis bevirker, at disse afgifter ikke kan søges tilbage.
- 46 I denne forbindelse bemærkes indledningsvist, at ifølge fast retspraksis tilkommer det hver medlemsstat i sin interne retsorden at fastsætte processuelle regler for sager om tilbagesøgning af urigtigt erlagte beløb, når der ikke er udstedt fællesskabsbestemmelser på området, dog således, at disse bestemmelser ikke må være mindre gunstige end dem, der gælder for tilsvarende søgsmål på grundlag af national ret, og at de i praksis i intet tilfælde må gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve de rettigheder, der tillægges i henhold til fællesskabsretten (jf. bl.a. dom af 14.12.1995, sag C-312/93, Peterbroeck, Sml. I, s. 4599, præmis 12, og af 8.2.1996, sag C-212/94, FMC m.fl., Sml. I, s. 389, præmis 71).
- 47 Denne retspraksis finder også anvendelse på nationale frister for indgivelse af søgsmål (jf., ud over de allerede nævnte domme i FMC-sagen og Emmott-sagen, bl.a. domme af 16.12.1976, sag 33/76, Rewe, Sml. s. 1989, og sag 45/76, Comet, Sml. s. 2043).

- 48 Endvidere bemærkes, at det følger af retspraksis, og navnlig af de nævnte domme i Rewe- og Comet-sagerne, at en fastsættelse af rimelige frister for indgivelse af søgsmål som udtryk for et grundlæggende retssikkerhedsprincip opfylder de to ovennævnte betingelser og navnlig ikke kan antages i praksis at gøre det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at udøve de rettigheder, der tillægges i henhold til fællesskabsretten, selv om sådanne frister, når de er udløbet, medfører, at sagen helt eller delvis afvises.
- 49 Endelig bemærkes, at en forældelsesfrist på fem år, således som den der omhandles i hovedsagen, må betegnes som rimelig.
- 50 Det følger af det anførte, at det på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin ikke er i strid hermed, at en sådan frist finder anvendelse på tilbagesøgningskrav, der støttes på en krænkelse af traktatens artikel 95, selv om dette helt eller delvis bevirker, at tilbagesøgningen ikke kan gennemføres.
- 51 I modsætning til hvad Haahr Petroleum har gjort gældende for den nationale ret såvel som i sine indlæg for Domstolen, kan den ovennævnte dom i Emmott-sagen ikke ændre dette resultat.
- 52 Domstolen har i den nævnte doms præmis 17 udtrykkeligt henvist til princippet om, at fastsættelse af rimelige, præklusive søgsmålsfrister opfylder de betingelser, der stilles i henhold til den ovennævnte retspraksis. Det er kun på grund af direktivers særlige karakter og i betragtning af de særlige omstændigheder i sagen, at Domstolen i præmis 23 fastslog, at indtil direktiver er korrekt gennemført i national ret, kan den medlemsstat, som undlader dette, ikke påberåbe sig, at en sag, som en borger har anlagt imod den med det formål at beskytte rettigheder, som dette direktiv giver ham, er anlagt for sent, og at en søgsmålsfrist efter national ret først kan begynde at løbe fra dette tidspunkt.

- 53 Tilbagesøgningskravet, der omhandles i det femte præjudicielle spørgsmål, støttes ikke på den direkte virkning af en bestemmelse i et direktiv, der ikke er korrekt gennemført i national ret, men på den direkte virkning af en traktatbestemmelse, og spørgsmålet skal følgelig besvares med, at fællesskabsretten ikke er til hinder for, at en national regel, hvorefter der gælder en femårig forældelsesfrist for søgsmål om tilbagesøgning af urigtigt erlagte afgifter, anvendes på et tilbagesøgningskrav, der støttes på en overtrædelse af traktatens artikel 95, selv om den nævnte regel dermed helt eller delvis bevirker, at disse afgifter ikke kan søges tilbage.

### Sagens omkostninger

- 54 De udgifter, der er afholdt af Det Forenede Kongeriges regering og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

### DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Østre Landsret ved beslutning af 8. marts 1994, for ret:

- 1) EØF-traktatens artikel 95 er til hinder for, at en medlemsstat ved indførsel af varer med skib fra en anden medlemsstat opkræver et importtillæg på 40% af den generelt opkrævede vareafgift på varer, der losses, indlades eller

på anden måde sø- eller landsættes i havnene i den førstnævnte medlemsstat eller i de uddybede løb til disse havne.

- 2) Fællesskabsretten er ikke til hinder for, at en national regel, hvorefter der gælder en femårig forældelsesfrist for søgsmål om tilbagesøgning af urigtigt erlagte afgifter, anvendes på et tilbagesøgningskrav, der støttes på en overtrædelse af traktatens artikel 95, selv om den nævnte regel dermed helt eller delvis bevirker, at disse afgifter ikke kan søges tilbage.

Mancini

Murray

Kapteyn

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 17. juli 1997.

R. Grass

G.F. Mancini

Justitssekretær

Formand for Sjette Afdeling