

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

Στην υπόθεση C-90/94,

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

Haahr Petroleum Ltd

και

Åbenrå Havn,

Ålborg Havn,

Horsens Havn,

Kastrup Havn NKE A/S,

Næstved Havn,

Odense Havn,

Struer Havn,

Vejle Havn,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

παρεμβαίνοντος του: **Trafikministeriet**,

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

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

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

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Haahr Petroleum Ltd, εκπροσωπούμενη από τον Lars N. Vistesen, δικηγόρο Κοπεγχάγης,

— οι Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn και Vejle Havn, εκπροσωπούμενοι από τους Per Magid και Jerpe Skadhauge, δικηγόρους Κοπεγχάγης,

— το Trafikministeriet (δανικό Υπουργείο Μεταφορών), εκπροσωπούμενο από τον Karsten Hagel-Sørensen, δικηγόρο Κοπεγχάγης,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τη Lucinda Hudson, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενη από τους Stephen Richards και Rhodri Thompson, barristers,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Anders Christian Jessen και Enrico Traversa, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Haahr Petroleum Ltd, εκπροσωπούμενης από τον Isi Foighel, δικηγόρο Κοπεγχάγης, και τον Lars N. Vistesen, των Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn και Vejle Havn, εκπροσωπούμενων από τους Per Magid και Jeppe Skadhauge, του Trafikministeriet, εκπροσωπούμενου από τον Karsten Hagel-Sørensen, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους Anders Christian Jessen, Enrico Traversa και Richard Lyal, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, κατά τη συνεδρίαση της 9ης Ιανουαρίου 1997,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 8ης Μαρτίου 1994, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Μαρτίου 1994, το Østre Landsret υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία των άρθρων 9 έως 13, 84 και 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκλυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Haahr Petroleum Ltd (στο εξής: Haahr Petroleum), εταιρείας που εμπορεύεται βενζίνη και

άλλα πετρελαιοειδή και των εμπορικών λιμένων Åbenrå, Ålborg, Horsens, Kastруп, Næstved, Odense, Struer και Vejle (στο εξής: οι καθών εμπορικοί λιμένες), σχετικά με την εισπραξη από τους λιμένες αυτούς προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ίσου προς 40 %, κατά το οποίο προσαυξανόταν — για τα εισαγόμενα από την αλλοδαπή εμπορεύματα, μέχρι τις 31 Μαρτίου 1990 — το τέλος επί των εμπορευμάτων, το οποίο στη Δανία επιβάλλεται σε όλα τα εμπορεύματα που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλο τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους δανικούς εμπορικούς λιμένες ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο δίαυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.

- 3 Στη Δανία, η άδεια κατασκευής εμπορικού λιμένα, δηλαδή λιμένα που χρησιμοποιείται για την εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων, οχημάτων και επιβατών, χορηγείται από το Υπουργείο Μεταφορών. Με κριτήριο το σύστημα κυριότητας και ελέγχου, μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ των λιμένων που είναι υπό τον έλεγχο των αρχών τοπικής αυτοδιοικήσεως, οι οποίοι είναι αυτόνομες διοικητικές οντότητες υπαγόμενες στις αρχές αυτές, του λιμένα της Κοπεγχάγης, ο οποίος απολαύει ειδικού νομικού καθεστώτος, των κρατικών λιμένων, οι οποίοι υπάγονται στο Υπουργείο Μεταφορών, και των ιδιωτικών λιμένων, τους οποίους εκμεταλλεύονται οι κύριοί τους σύμφωνα με τους όρους που ορίζει η αντίστοιχη άδεια.
- 4 Μέρος των πόρων των λιμένων προέρχεται από τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες για τη χρησιμοποίησή τους. Ειδικότερα, πρέπει να καταβάλλονται τέλη επί των πλοίων και επί των εμπορευμάτων για την είσοδο στον λιμένα καθώς και για τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων, οχημάτων ή επιβατών. Ειδικά τέλη επιβάλλονται για τη χρησιμοποίηση γερανών, αποθηκών ή χώρων αποθέσεως.
- 5 Σύμφωνα με τον νόμο 239, της 12ης Μαΐου 1976, περί των εμπορικών λιμένων (*Lovtidende A* του 1976, σ. 587), ο οποίος ίσχυε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1990, ο αρμόδιος υπουργός, εφεξής ο Υπουργός Μεταφορών, έπρεπε να καθορίζει το ύψος των τελών επί των πλοίων και επί των εμπορευμάτων κατόπιν διαπραγματεύσεων με τη διεύθυνση των εμπορικών λιμένων. Σύμφωνα με την πρακτική που ακολουθούσε ο Υπουργός, το ύψος των τελών υπολογιζόταν με βάση την οικονομική κατάσταση των 22 σημαντικότερων, από άποψη

όγκου των μεταφερομένων εμπορευμάτων, επαρχιακών εμπορικών λιμένων και οριζόταν κατά τρόπο που να παρέχεται στους λιμένες η δυνατότητα να καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας και συντηρήσεώς τους καθώς και να εξασφαλίζεται, κατά τρόπο ορθολογικό, η αυτοχρηματοδότηση των αναγκαίων επεκτάσεων και εκσυγχρονισμών τους.

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

- 10 Σύμφωνα με την επιτροπή αυτή, η κριθείσα αναγκαία αύξηση των τελών έπρεπε να αφορά τόσο τα τέλη επί των εμπορευμάτων όσο και τα τέλη επί των πλοίων, έπρεπε όμως «να γίνει κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο επιδιωκόμενος σκοπός — δηλαδή η αύξηση των εσόδων των λιμένων — να μη διακυβευθεί λόγω της συνολικής ή μερικής μειώσεως της κινήσεως των λιμένων, εξ αιτίας της μεταφοράς των εμπορευμάτων οδικώς ή σιδηροδρομικώς». Η επιτροπή λιμενικών τελών και γεφυρών πρότεινε επίσης, όσον αφορά τα τέλη επί των εμπορευμάτων, «να εστιαστεί η αύξηση στο εξωτερικό εμπόριο, διότι το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων, που προέρχονται από το εξωτερικό ή εξάγονται, μεταφέρονται συνήθως διά θαλάσσης και, επομένως, σε ορισμένο βαθμό, είναι αμελητέος ο κίνδυνος εκτροπής του ρεύματος των μεταφορών αυτών από τους λιμένες απλώς και μόνο λόγω της αυξήσεως του τέλους επί των εμπορευμάτων». Εξάλλου, η εν λόγω επιτροπή έκρινε ότι «ο προσφορότερος τρόπος εισπράξεως των προσθέτων εσόδων μέσω των τελών επί των εμπορευμάτων [ήταν η αύξηση] των τελών αυτών μόνον όσον αφορά τα εισαγόμενα εμπορεύματα», δεδομένου ότι το τέλος επί των εισαγομένων προϊόντων, για παράδειγμα επί των λιπασμάτων και ζωοτροφών για τη γεωργία και επί των πρώτων υλών για τη βιομηχανία, θα ήταν χαμηλότερο από το τέλος επί των τελικών προϊόντων και, επομένως, η αύξηση του τέλους επί των εισαγωγών θα είχε πολύ πιο περιορισμένη επίπτωση στους εν λόγω οικονομικούς τομείς από την αύξηση των τελών επί των εξαγωγών. Τέλος, ο κίνδυνος εκτροπής του ρεύματος από τους λιμένες των εσωτερικών μεταφορών προς όφελος των οδικών μεταφορών οδήγησε την επιτροπή λιμενικών τελών και γεφυρών στο να προτείνει, αφενός, να απαλλάσσονται τα μικρά πλοία από τη σκοπούμενη αύξηση των τελών επί των πλοίων και, αφετέρου, να επιβάλλονται στα σκάφη χωρητικότητας έως 100 τόνων τα χαμηλά τέλη που κανονικά επιβάλλονται σε σκάφη χωρητικότητας μικρότερης των 100 τόνων.
- 11 Το ίσο προς 40 % πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών καταργήθηκε από τον Υπουργό Μεταφορών από 1ης Απριλίου 1990.
- 12 Από το 1984 μέχρι τις 31 Μαρτίου 1990, οπότε καταργήθηκε το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών, η Haahr Petroleum εισήγαγε στη Δανία αργό πετρέλαιο και βενζίνη από άλλα κράτη μέλη και τρίτες χώρες, περνώντας από τους καθών εμπορικούς λιμένες, με σκοπό τη διύλιση και τη μεταπώλησή τους. Όλοι αυτοί οι λιμένες τελούν υπό τον έλεγχο των αρχών τοπικής αυτοδιοικήσεως, με εξαίρεση τον λιμένα Kastруп, ο οποίος είναι ιδιωτικός.

- 13 Με αγωγή που κατέθεσε στις 5 Νοεμβρίου 1991 ενώπιον του Østre Landsret, η Haahr Petroleum ζήτησε να υποχρεωθούν οι καθών εμπορικοί λιμένες να της επιστρέψουν τα πρόσθετα τέλη επί των εισαγωγών που εισέπραξαν από την 1η Ιανουαρίου 1984 μέχρι τις 31 Μαρτίου 1990, ήτοι συνολικό ποσό 9,6 εκατομμυρίων δανικών κορωνών (DKR).
- 14 Προς στήριξη του αιτήματός της, η Haahr Petroleum ισχυρίστηκε, επικαλούμενη τα άρθρα 9 και 12 της Συνθήκης, ότι το επίμαχο πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών συνιστά φόρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμό και ότι, μετά την 1η Ιανουαρίου 1973, το Βασίλειο της Δανίας δεν μπορούσε να εισπράττει ούτε δασμούς ούτε επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος. Αναφερόμενη στις αποφάσεις της 13ης Δεκεμβρίου 1973, 37/73 και 38/73, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 883), περί των άρθρων 18 έως 28 και 113 της Συνθήκης ΕΟΚ, η Haahr Petroleum υποστήριξε εξάλλου «ότι μετά την εισαγωγή του κοινού δασμολογίου απαγορεύεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν μονομερώς νέες επιβαρύνσεις ή να αυξάνουν τις ήδη υφιστάμενες». Τέλος, η Haahr Petroleum αντέκρουσε τη δύναμη των σχετικών εθνικών κανόνων (οι οποίοι προβλέπουν πενταετή παραγραφή) παραγραφή της αξιώσεώς της, με το επιχείρημα ότι αξίωση στηριζόμενη στο κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να παραγραφεί όχι μόνον όταν η καθυστέρηση προβολής αυτής της αξιώσεως οφείλεται σε καθυστερημένη μεταφορά διατάξεως του κοινοτικού δικαίου στην εθνική έννομη τάξη (απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, C-208/90, Emmotti, Συλλογή 1991, σ. I-4269), αλλά και όταν η αξίωση στηρίζεται στην καθυστερημένη κατάργηση ασυμβίβαστου προς το κοινοτικό δίκαιο εθνικού κανόνα.
- 15 Οι καθών εμπορικοί λιμένες φρονούν ότι το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών πρέπει να εκτιμάται είτε σε σχέση με τον τίτλο IV της Συνθήκης περί μεταφορών, όπως ισχυρίστηκε το Υπουργείο Μεταφορών το οποίο παρενέβη υπέρ αυτών, είτε σε σχέση με το άρθρο 95 της Συνθήκης, διότι το ίσο προς 40 % πρόσθετο τέλος αποτελεί τμήμα του τέλους επί των εμπορευμάτων, το οποίο συνιστά στοιχείο ενός γενικού συστήματος εσωτερικών φόρων των οποίων η διαφοροποίηση των συντελεστών ήταν σύμφωνη με τις διατάξεις της Συνθήκης. Επιπλέον, υποστήριξαν ότι η αξίωση της Haahr Petroleum έχει παραγραφεί όσον αφορά τα τέλη που καταβλήθηκαν πριν από τις 5 Νοεμβρίου 1986 (ήτοι πέντε έτη πριν από την άσκηση της αγωγής ενώπιον του Østre Landsret) και ότι τα πραγματικά περιστατικά της προκειμένης υποθέσεως δεν παρουσίαζαν κανένα στοιχείο ικανό να δικαιολογήσει εξαίρεση από τους σχετικούς γενικούς κανόνες του εθνικού δικαίου.

- 16 Το Υπουργείο Μεταφορών ισχυρίστηκε ότι τα εν λόγω τέλη επιδίωκαν σκοπό αναγόμενο στην πολιτική των μεταφορών, καθόσον, αφενός, η ομοιομορφία των τελών αποσκοπούσε στη διατήρηση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και των οδικών μεταφορών εντός της Δανίας και στο να εξασφαλίσει ότι οι λιμένες δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους μέσω των τελών αυτών και, αφετέρου, το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών είχε σκοπό την εξασφάλιση της χρηματοδότησεως των λιμένων, χωρίς να εκτρέπεται το ρεύμα της μεταφοράς των εμπορευμάτων προς τις οδικές ή σιδηροδρομικές μεταφορές. Προς απόδειξη ότι το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών δεν είχε σκοπό να πλήξει την εισαγωγή εμπορευμάτων, αλλά αφορούσε τα μέσα μεταφοράς, το Υπουργείο Μεταφορών επισήμανε ότι ο σημαντικότερος για το διεθνές εμπόριο λιμένας της Κοπεγχάγης δεν επέβαλλε το τέλος αυτό.
- 17 Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Østre Landsret αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Πρέπει το ειδικό πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών, ύψους 40 % του γενικού τέλους που επιβάλλεται επί των εμπορευμάτων, να θεωρηθεί ως εμπύπτον στους κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ περί τελωνειακής ενώσεως, στους οποίους περιλαμβάνονται οι κανόνες των άρθρων 9 έως 13, ή στο άρθρο 95 της ίδιας Συνθήκης;
 - 2) Πρέπει οι κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ περί τελωνειακής ενώσεως, στους οποίους περιλαμβάνονται οι κανόνες των άρθρων 9 έως 13, ή το άρθρο 95, να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι είναι ασυμβίβαστη με τις εν λόγω διατάξεις η επιβολή ειδικού πρόσθετου τέλους επί των εισαγωγών, ύψους 40 % του γενικού τέλους που επιβάλλεται επί των εμπορευμάτων, όταν το πρόσθετο αυτό τέλος επί των εισαγωγών επιβάλλεται μόνο επί των εμπορευμάτων που προέρχονται από το εξωτερικό;
 - 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, υπό ποιες προϋποθέσεις ένα τέτοιο τέλος μπορεί να δικαιολογηθεί με το επιχείρημα ότι αποτελεί αντιπαροχή για προσφερόμενη υπηρεσία ή με το επιχείρημα ότι αποτελεί έκφραση της ακολουθουμένης πολιτικής μεταφορών (βλ. το άρθρο 84, παράγραφος 2);
 - 4) Ο τυχόν ασυμβίβαστος χαρακτήρας με τη Συνθήκη ΕΟΚ αφορά το σύνολο του ειδικού πρόσθετου τέλους επί των εισαγωγών που επιβλήθηκε μετά την προσχώρηση της Δανίας στη Συνθήκη ΕΟΚ ή απλώς την αύξηση του πρόσθετου αυτού τέλους μετά την εν λόγω ημερομηνία;

- 5) Σε περίπτωση διαπιστώσεως του ασυμβιβάστου του πρόσθετου τέλους επί των εισαγωγών με το κοινοτικό δίκαιο, τυχόν αίτημα επιστροφής των εισπραχθέντων τελών παραγράφεται βάσει των σχετικών κανόνων της εθνικής νομοθεσίας, με συνέπεια τον πλήρη ή μερικό αποκλεισμό της δυνατότητας επιστροφής του εισπραχθέντος πρόσθετου τέλους επί των εισαγωγών;»

Επί του πρώτου, δευτέρου και τρίτου ερωτήματος

- 18 Με τα τέσσερα πρώτα ερωτήματα του, τα οποία επιβάλλεται να εξεταστούν μαζί, το εθνικό δικαστήριο ζητεί να του αποσαφηνιστεί η έννοια της επιβαρύνσεως ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμό των άρθρων 9 έως 13 της Συνθήκης καθώς και η έννοια του ενέχοντος δυσμενή διάκριση εσωτερικού φόρου του άρθρου 95 της Συνθήκης σε σχέση με την επιβολή από κράτος μέλος προσθέτου τέλους 40 % επί των εισαγωγών, το οποίο προσαυξάνει, σε περίπτωση εισαγωγής εμπορευμάτων με πλοίο από άλλο κράτος μέλος, το γενικό τέλος που εισπράττεται επί των εμπορευμάτων που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο δίαυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.
- 19 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 2ας Αυγούστου 1993, C-266/91, CELBI, Συλλογή 1993, σ. I-4337, σκέψη 9), οι διατάξεις περί επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος και οι διατάξεις περί ενεχόντων δυσμενή διάκριση εσωτερικών φόρων δεν μπορούν να εφαρμοστούν σωρευτικά, οπότε ο ίδιος φόρος δεν μπορεί, στο σύστημα της Συνθήκης, να ανήκει ταυτοχρόνως και στις δύο αυτές κατηγορίες.
- 20 Κατά πάγια επίσης νομολογία (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 1995, C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, Συλλογή 1995, σ. I-4385, σκέψη 28), μια χρηματική επιβάρυνση μονομερώς επιβαλλόμενη, ανεξαρτήτως της ονομασίας της και της τεχνικής της, η οποία πλήττει τα εμπορεύματα λόγω του ότι τα εμπορεύματα αυτά διέρχονται τα σύνορα, όταν δεν αποτελεί δασμό κατά κυριολεξία, συνιστά φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτε-

λέσματος υπό την έννοια των άρθρων 9, 12, 13 και 16 της Συνθήκης ΕΟΚ. Η επιβάρυνση αυτή, ωστόσο, δεν αποτελεί επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμούς αν εντάσσεται σε γενικό σύστημα εσωτερικής φορολογίας που πλήττει συστηματικώς κατηγορίες προϊόντων σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία εφαρμόζονται ανεξαρτήτως καταγωγής των προϊόντων, οπότε εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης.

- 21 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση, πρώτον, ότι ένα τέλος, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης γενικό τέλος επί των εμπορευμάτων, αποτελεί τμήμα, ιδίως μαζί με το τέλος επί των πλοίων, ενός γενικού συστήματος καταβλητέων εσωτερικών φόρων για τη χρησιμοποίηση εμπορικών λιμένων και των διευκολύνσεων που παρέχουν.
- 22 Δεύτερον, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, με εξαίρεση ορισμένες κατηγορίες απαλλασσομένων εμπορευμάτων, το τέλος αυτό πλήττει όλα τα εμπορεύματα που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους εμπορικούς λιμένες, είτε τα εμπορεύματα αυτά φθάνουν στον λιμένα προερχόμενα από άλλο κράτος μέλος είτε από άλλον εμπορικό λιμένα του ίδιου κράτους μέλους.
- 23 Τρίτον, πρέπει να σημειωθεί ότι το τέλος πλήττει τόσο τα εγχώρια όσο και τα εισαγόμενα εμπορεύματα κατά το ίδιο χρονικό σημείο και σύμφωνα με τα ίδια αντικειμενικά κριτήρια, δηλαδή κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση και σε συνάρτηση με το είδος των εμπορευμάτων και το βάρος τους.
- 24 Τέταρτον, πρέπει να τονιστεί ότι ένα πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, με το οποίο το γενικό τέλος επί των εμπορευμάτων προσαυξάνεται όταν επιβάλλεται επί των εισαγομένων εμπορευμάτων, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ίδιου τέλους και δεν αποτελεί χωριστό τέλος, καθόσον το ύψος του προσθέτου τέλους εκφράζεται σε ποσοστό του γενικού τέλους και το πρόσθετο και το γενικό τέλος εισπράττονται με βάση την ίδια νομική βάση, κατά το ίδιο χρονικό σημείο, σύμφωνα με τα ίδια κριτήρια και από τις ίδιες υπηρεσίες, τα δε εξ αυτών έσοδα καταβάλλονται στους ίδιους αποδέκτες.

- 25 Υπ' αυτές τις συνθήκες, το γεγονός ότι το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών πλήττει, εξ ορισμού, αποκλειστικά τα εισαγόμενα εμπορεύματα και, επομένως, η καταγωγή των εμπορευμάτων είναι καθοριστική για το ύψος του εισπρακτέου τέλους, δεν μπορεί να θέσει εκποδών ούτε το τέλος εν γένει ούτε ειδικότερα το πρόσθετο τέλος από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης, οπότε το αν συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο πρέπει να εκτιμηθεί στο πλαίσιο της διατάξεως αυτής και όχι στο πλαίσιο των άρθρων 9 έως 13 της Συνθήκης.
- 26 Συναφώς, πρέπει κατ' αρχάς να διευκρινιστεί ότι κατά πάγια νομολογία το άρθρο 95 της Συνθήκης εφαρμόζεται μόνο στα προϊόντα που εισάγονται από τα άλλα κράτη μέλη και, ενδεχομένως, στα προϊόντα καταγωγής τρίτων χωρών που βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία στα κράτη μέλη. Επομένως, η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται στα προϊόντα που εισάγονται απευθείας από τρίτες χώρες (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 13ης Ιουλίου 1994, C-130/92, ΟΤΟ, Συλλογή 1994, σ. I-3281, σκέψη 18).
- 27 Ακολούθως, πρέπει να υπομνηστεί ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους υψηλότερους από εκείνους που επιβαρύνουν τα ομοειδή εγχώρια προϊόντα ή φόρους ικανούς να προστατεύουν άλλα εγχώρια προϊόντα. Επομένως, είναι αναμφισβήτητο ότι η επιβολή υψηλότερου τέλους στα εισαγόμενα προϊόντα σε σχέση με τα εγχώρια προϊόντα ή η επιβολή μόνο στα εισαγόμενα προϊόντα προσθέτου τέλους που προσαυξάνει το επιβαλλόμενο στα εγχώρια και εισαγόμενα προϊόντα τέλος αντίκειται προς την προβλεπόμενη στο άρθρο 95 απαγόρευση δυσμενών διακρίσεων.
- 28 Οι καθών εμπορικοί λιμένες ισχυρίζονται ωστόσο ότι το πρόσθετο τέλος επί των εισαγωγών αντιστοιχεί σε διαφοροποίηση του τέλους επί των εμπορευμάτων, η οποία είναι σύμφωνη με το άρθρο 95 της Συνθήκης, όπως αυτό έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, καθόσον η διαφοροποίηση αυτή στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια. Ειδικότερα, υποστηρίζουν ότι η διαφοροποίηση αυτή δικαιολογείται για τον διττό λόγο ότι, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού με άλλα μεταφορικά μέσα, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές μπορούν ευχερέστερα να φέρουν το βάρος που αντιπροσωπεύει το πρόσθετο τέλος και ότι οι μεταφορές αυτές πραγματοποιούνται εν γένει με μεγαλύτερα πλοία που χρησιμοποιούν περισσότερο τις λιμενικές εγκαταστάσεις σε σχέση με τα μικρότερα

πλοία που χρησιμοποιούνται στις εσωτερικές μεταφορές. Υπό το ίδιο πρίσμα, το Υπουργείο Μεταφορών φρονεί ότι το πρόσθετο τέλος δεν συνιστά αθέμιτη δυσμενή διάκριση, διότι αντιπροσωπεύει την ανταμοιβή για τις πρόσθετες γενικές δαπάνες των λιμένων που έχουν σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες στα χρησιμοποιούμενα για τις εισαγωγές μεγαλύτερα πλοία.

- 29 Βεβαίως, είναι αλήθεια ότι, κατά πάγια νομολογία (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 7ης Απριλίου 1987, 196/85, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1987, σ. 1597, σκέψη 6), το κοινοτικό δίκαιο, στο παρόν στάδιο εξελξεώς του, δεν περιορίζει την ελευθερία των κρατών μελών να θεσπίζουν σύστημα διαφοροποιημένης φορολογίας για ορισμένα προϊόντα, έστω και ομοειδή κατά την έννοια του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων όπως είναι η φύση των χρησιμοποιουμένων πρώτων υλών ή οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι παραγωγής. Τέτοιου είδους διαφοροποιήσεις συμβιβάζονται ωστόσο με το κοινοτικό δίκαιο αν επιδιώκουν στόχους οικονομικής πολιτικής που και αυτοί συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της Συνθήκης και του παραγώγου δικαίου και αν ο τρόπος εφαρμογής τους είναι τέτοιος ώστε να αποφεύγεται κάθε μορφή διακρίσεως, άμεσης ή έμμεσης, έναντι των εισαγωγών από άλλα κράτη μέλη ή προστασίας της ανταγωνιστικής εγχώριας παραγωγής.
- 30 Επίσης το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ότι δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την απαγόρευση δυσμενών διακρίσεων του άρθρου 95 της Συνθήκης κριτήριο που συνεπάγεται αυξημένη επιβάρυνση η οποία, εξ ορισμού, δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να εφαρμόζεται επί ομοειδών εθνικών προϊόντων. Παρόμοιο σύστημα έχει ως συνέπεια τον εκ των προτέρων αποκλεισμό των εθνικών προϊόντων από το σύστημα βαρύτερης φορολογίας (βλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 1983, 319/81, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1983, σ. 601, σκέψη 17). Ομοίως, το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ότι μια διαφοροποιημένη φορολογία δεν συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο αν τα προϊόντα που φορολογούνται βαρύτερα είναι, ως εκ της φύσεώς τους, εισαγόμενα προϊόντα (βλ. απόφαση της 4ης Μαρτίου 1986, 106/84, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1986, σ. 833, σκέψη 21).
- 31 Αυτό συμβαίνει, κατά μείζονα λόγο, με τη διαφοροποιημένη φορολογία της οποίας το κριτήριο της αυξημένης επιβαρύνσεως είναι η εισαγωγή αυτή καθαυτή και η οποία, επομένως, αποκλείει εξ ορισμού όλα τα εγχώρια προϊόντα από τη βαρύτερη φορολογία.

32. Εν πάση περιπτώσει, το ότι μια διαφοροποιημένη φορολογία συνιστά δυσμενή διάκριση δεν μπορεί να δικαιολογείται με σκέψεις γενικού χαρακτήρα συνδεδεμένες με τις διαφορές που υφίστανται μεταξύ των διεθνών και των εσωτερικών μεταφορών ως προς την ικανότητά τους να φέρουν συγκεκριμένο φορολογικό βάρος, χωρίς το ρεύμα των θαλασσιών μεταφορών να εκτρέπεται προς άλλα μεταφορικά μέσα, και ως προς το μέγεθος των χρησιμοποιούμενων πλοίων ανάλογα με το αν η μεταφορά είναι εσωτερική ή διεθνής.
33. Συγκεκριμένα, έστω κι αν υποτεθεί ότι τέτοιες σκέψεις ενδέχεται να μπορούν να δικαιολογήσουν διαφορετική φορολόγηση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, στα πλαίσια ενός καθεστώτος όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο αντικειμενικό, καθόσον το εν λόγω καθεστώς αποκλείει εκ των προτέρων οι εσωτερικές μεταφορές, οι οποίες πραγματοποιούνται υπό τις ίδιες συνθήκες με τις διεθνείς μεταφορές, να υπόκεινται στην ίδια φορολόγηση με τις δεύτερες και αντιστρόφως.
34. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 26ης Ιουνίου 1991, C-152/89, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, Συλλογή 1991, σ. I-3141, σκέψεις 20 έως 25) προκύπτει ότι ένα σύστημα φορολόγησης δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με το άρθρο 95 της Συνθήκης παρά μόνον εάν αποδειχθεί ότι είναι διαρρυθμισμένο κατά τρόπο ώστε να αποκλείει σε κάθε περίπτωση τη μεγαλύτερη φορολογική επιβάρυνση των εισαγομένων προϊόντων σε σχέση με τα εγχώρια και, επομένως, δεν συνεπάγεται, σε καμιά περίπτωση, αποτελέσματα που συνιστούν δυσμενή διάκριση.
35. Ως προς το αν ένα τέλος που ενέχει δυσμενή διάκριση, όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, μπορεί να μην υπόκειται στην απαγόρευση του άρθρου 95 της Συνθήκης ως αμοιβή για παρασχεθείσα υπηρεσία, αρκεί να υπομνηστεί ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, την οποία επικαλούνται οι καθών εμπορικοί λιμένες και το Υπουργείο Μεταφορών (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 25ης Ιανουαρίου 1977, 46/76, Bauhuis, Συλλογή τόμος 1977, σ. 1, σκέψη 11, και της 21ης Μαρτίου 1991, C-209/89, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1991, σ. I-1575, σκέψη 9), το ότι η χρηματική επιβάρυνση συνιστά την αμοιβή για πράγματι παρασχεθείσα υπηρεσία στον επιχειρηματία, αναλόγου ύψους προς την υπηρεσία αυτή, είναι ικανό να αναιρέσει μόνον τον χαρακτηρισμό της ως επιβαρύνσεως ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμό κατά την έννοια των άρθρων 9 επ. της Συνθήκης και δεν είναι ικανό να θέσει εκποδών την προβλεπόμενη στο άρθρο 95 απαγόρευση κάθε ενέχοντος δυσμενή διάκριση εσωτερικού φόρου.

- 36 Οι καθών εμπορικοί λιμένες και το Υπουργείο Μεταφορών ισχυρίζονται επίσης ότι ένα τέλος όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν υπόκειται στην εφαρμογή και στην απαγόρευση του άρθρου 95 της Συνθήκης, καθόσον επιδιώκει θεμιτούς σκοπούς της πολιτικής μεταφορών, ήτοι, αφενός, τη χρηματοδότηση των εμπορικών λιμένων και, αφετέρου, την αναλογικά βαρύτερη επιβάρυνση των θαλασσίων μεταφορών μεγάλης αποστάσεως σε σχέση με τις μεταφορές μικρών αποστάσεων. Προσθέτουν ότι από την απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 1989, C-49/89, *Corsica Ferries France* (Συλλογή 1989, σ. 4441), προκύπτει ότι τέλη που επιδιώκουν σκοπό αναγόμενο στην πολιτική των μεταφορών πρέπει να εκτιμώνται σε σχέση με τους κανόνες της Συνθήκης περί μεταφορών, ιδίως το άρθρο 84, παράγραφος 2, και τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1).
- 37 Συναφώς, πρέπει κατ' αρχάς να τονιστεί ότι το γεγονός ότι κάποιος φόρος ή κάποιο τέλος αποτελεί φόρο ειδικό ή προοριζόμενο για ειδικό σκοπό δεν τον εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης (βλ. την απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, 74/76, *Iannelli και Volpi*, Συλλογή τόμος 1977, σ. 143, σκέψη 19), ούτε, ενδεχομένως, από την προβλεπόμενη στη διάταξη αυτή απαγόρευση.
- 38 Ακολούθως, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ένα τέλος όπως το επίμαχο τέλος στην υπόθεση της κύριας δίκης πλήττει τα προϊόντα και βαρύνει τον παραλήπτη ή τον αποστολέα των εμπορευμάτων, έστω κι αν εισπράττεται επ' ευκαιρία της μεταφοράς τους ή της χρησιμοποιήσεως εμπορικών λιμένων και καταβάλλεται, αρχικά, από το πλοίο ή τον τοπικό του πράκτορα.
- 39 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ούτε η προμνησθείσα απόφαση *Corsica Ferries France*, η οποία αφορούσε τέλη που εισπράττονταν για επιβάτες που αποβιβάζονταν, επιβιβάζονταν ή επιβιβάζονταν επί άλλου πλοίου σε ορισμένους θαλάσσιους λιμένες και τα οποία βάρυναν τον εφοπλιστή, ούτε ο κανονισμός 4055/86, ο οποίος διέπει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, δεν είναι ικανά να εμποδίσουν την εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης.

- 40 Το Δικαστήριο έχει εξάλλου ήδη αποφανθεί ότι ένας φόρος που εισπράττεται επί των μεταφορών σε συνάρτηση, μεταξύ άλλων, με το βάρος των μεταφερομένων εμπορευμάτων εμπλπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης και, καθόσον έχει άμεσες επιπτώσεις επί του κόστους του εμπορίου και του εισαγομένου προϊόντος, πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να μην εισάγει δυσμενή διάκριση για τα εισαγόμενα προϊόντα (βλ. την απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 1977, 20/76, Schöttle και Söhne, Συλλογή τόμος 1977, σ. 77, σκέψεις 15 και 16).
- 41 Ως προς το αν το ασυμβίβαστο του επιδικίου τέλους προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ασκεί επιρροή επί του συνόλου του προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ή μόνον επί της αυξήσεως του προσθέτου αυτού τέλους μετά την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, επιβάλλεται κατ' αρχάς η διαπίστωση ότι η Πράξη περί των όρων προσχωρήσεως και των προσαρμογών των Συνθηκών (JO 1972, L 73, σ. 14) δεν προβλέπει καμιά μεταβατική ή παρεκκλίνουσα διάταξη ως προς την εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης. Επομένως, η διάταξη αυτή ίσχυε στη Δανία ήδη από την προσχώρηση του κράτους αυτού στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες.
- 42 Ακολούθως, πρέπει να υπομνηστεί ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, όταν ένας φόρος είναι ασυμβίβαστος προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, απαγορεύεται κατά το μέτρο κατά το οποίο ενέχει δυσμενή διάκριση εις βάρος του εισαγομένου προϊόντος (βλ., ομοίως, τις αποφάσεις της 27ης Φεβρουαρίου 1980, 68/79, Just, Συλλογή τόμος 1980/I, σ. 253, σκέψη 14, και της 27ης Οκτωβρίου 1993, C-72/92, Scharbatke, Συλλογή 1993, σ. I-5509, σκέψη 10).
- 43 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ένα τέλος όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν πρέπει να θεωρείται ασυμβίβαστο προς το άρθρο 95 και απαγορευόμενο από τη διάταξη αυτή παρά μόνον όσον αφορά το πρόσθετο τέλος επί των εισαγομένων εμπορευμάτων.
- 44 Υπ' αυτές τις συνθήκες, στα τέσσερα πρώτα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύει την επιβολή από κράτος μέλος προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ίσου προς 40 %, κατά το οποίο προσαυξάνεται — σε περίπτωση εισαγωγής εμπορευμάτων με πλοίο από άλλο

κράτος μέλος — το γενικό τέλος που εισπράττεται επί των εμπορευμάτων που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο διάυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

- 45 Με το ερώτημα αυτό, το εθνικό δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να πληροφορηθεί αν είναι νόμιμη, από πλευράς κοινοτικού δικαίου, η εφαρμογή, επί αιτήματος επιστροφής στηριζομένου στην παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης, εθνικού κανόνα δυνάμει του οποίου η άσκηση ενδίκου βοηθήματος για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων φόρων παραγράφεται μετά πέντε έτη, μολονότι ο κανόνας αυτός έχει επομένως ως αποτέλεσμα να εμποδίζει, εν όλω ή εν μέρει, την επιστροφή των εν λόγω φόρων.
- 46 Συναφώς, πρέπει κατ' αρχάς να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, ελλείψει σχετικής κοινοτικής ρυθμίσεως, στην εσωτερική έννομη τάξη κάθε κράτους μέλους απόκειται να ρυθμίζει τις διαδικαστικές λεπτομέρειες ασκήσεως της αγωγής για την επιστροφή των αχρεωστήτως καταβληθέντων, υπό τον όρον όμως ότι οι λεπτομέρειες αυτές δεν μπορούν να είναι λιγότερο ευνοϊκές από εκείνες που αφορούν παρόμοια ένδικα βοηθήματα της εσωτερικής έννομης τάξεως και σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να ρυθμίζονται κατά τρόπο που να καθίσταται αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερής η άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχει το κοινοτικό δίκαιο (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-312/93, *Peterbroeck*, Συλλογή 1995, σ. I-4599, σκέψη 12, και της 8ης Φεβρουαρίου 1996, C-212/94, *FMC* κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-389, σκέψη 71).
- 47 Η νομολογία αυτή έχει επίσης εφαρμογή στις οριζόμενες από τις εθνικές νομοθεσίες αποκλειστικές προθεσμίες (βλ., εκτός από τις προμνησθείσες αποφάσεις *FMC* κ.λπ. και *Empei*, ιδίως τις αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 1976, 33/76, *Rewe*, Συλλογή τόμος 1976, σ. 747, και 45/76, *Comet*, Συλλογή τόμος 1976, σ. 765).

- 48 Πρέπει ακολούθως να τονιστεί από τη νομολογία και ιδίως από τις προμνησθείσες αποφάσεις Rewe και Comel προκύπτει ότι η πρόβλεψη ευλόγων αποκλειστικών προθεσμιών, η οποία αποτελεί εφαρμογή της θεμελιώδους αρχής της ασφάλειας δικαίου, πληροί τις δύο προπαρατεθείσες προϋποθέσεις και δεν μπορεί ιδίως να θεωρείται ότι καθιστά πρακτικώς αδύνατη ή υπερβολικά δυσχερή την άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχει το κοινοτικό δίκαιο, έστω κι αν, εξ ορισμού, η πάροδος των προθεσμιών αυτών συνεπάγεται την απόρριψη, εν όλω ή εν μέρει, του ασκηθέντος ενδίκου βοηθήματος.
- 49 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η πενταετής αποκλειστική προθεσμία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρέπει να χαρακτηριστεί εύλογη.
- 50 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι η εφαρμογή της ως άνω αποκλειστικής προθεσμίας επί αιτημάτων επιστροφής στηριζομένων στην παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης δεν αντίκειται, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, προς το κοινοτικό δίκαιο, έστω κι αν έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζει, εν όλω ή εν μέρει, τη ζητούμενη επιστροφή.
- 51 Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Haahr Petroleum ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου και προς τις παρατηρήσεις της ενώπιον του Δικαστηρίου, η προμνησθείσα υπόθεση Emmott δεν αποδυναμώνει το συμπέρασμα αυτό.
- 52 Συγκεκριμένα, στη σκέψη 17 της απόφασεως αυτής, το Δικαστήριο υπενθύμισε ρητά την αρχή κατά την οποία η πρόβλεψη ευλόγων αποκλειστικών προθεσμιών πληροί τις προϋποθέσεις που έθεσε η προπαρατεθείσα νομολογία. Λόγω του ειδικού χαρακτήρα των οδηγιών και ενόψει των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως εκείνης, το Δικαστήριο έκρινε, με τη σκέψη 23, ότι, μέχρι το χρονικό σημείο της ορθής μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, το κράτος μέλος που δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του δεν μπορεί να προβάλλει την εκπρόθεσμη κίνηση από ιδιότη της σχετικής κατ' αυτού ένδικης διαδικασίας για την προστασία των δικαιωμάτων που του αναγνωρίζονται από τις διατάξεις μιας οδηγίας, η δε σχετική προθεσμία του εθνικού δικαίου δεν μπορεί να αρχίσει να τρέχει παρά μόνο μετά το χρονικό αυτό σημείο.

- 53 Δοθέντος ότι το αίτημα περί επιστροφής στο οποίο αναφέρεται το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα δεν στηριζόταν στο άμεσο αποτέλεσμα διατάξεως οδηγίας που μεταφέρθηκε πλημμελώς στο εθνικό δίκαιο, αλλά στο άμεσο αποτέλεσμα διατάξεως της Συνθήκης, στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν απαγορεύει την εφαρμογή, επί αιτήματος επιστροφής στηριζομένου σε παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης, εθνικού κανόνα, δυνάμει του οποίου το ένδικο βοήθημα για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων φόρων παραγράφεται μετά πέντε έτη, έστω κι αν ο κανόνας αυτός έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζει, εν όλω ή εν μέρει, την επιστροφή των εν λόγω φόρων.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 54 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 8ης Μαρτίου 1994 το Østre Landsret, αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύει την επιβολή από κράτος μέλος προσθέτου τέλους επί των εισαγωγών ίσου προς 40 %, κατά το οποίο προσαυξάνεται, σε περίπτωση εισαγωγής εμπορευμάτων με πλοίο από άλλο**

κράτος μέλος, το γενικό τέλος που εισπράττεται επί των εμπορευμάτων που φορτώνονται, εκφορτώνονται ή κατ' άλλον τρόπο τοποθετούνται σε πλωτά μέσα ή στην ξηρά στους λιμένες του πρώτου κράτους μέλους ή στον ειδικά διαρρυθμισμένο διάυλο προσβάσεως στους λιμένες αυτούς.

- 2) Το κοινοτικό δίκαιο δεν απαγορεύει την εφαρμογή, επί αιτήματος επιστροφής στηριζομένου σε παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης, εθνικού κανόνα, δυνάμει του οποίου το ένδικο βοήθημα για την επιστροφή αχρεωστήτως καταβληθέντων φόρων παραγράφεται μετά πέντε έτη, έστω κι αν ο κανόνας αυτός έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζει, εν όλω ή εν μέρει, την επιστροφή των εν λόγω φόρων.

Mancini

Murray

Kapteyn

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 17 Ιουλίου 1997.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

R. Grass

G. F. Mancini