

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

En el asunto C-90/94,

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

Haahr Petroleum Ltd

y

Åbenrå Havn,

Ålborg Havn,

Horsens Havn,

Kastrup Havn NKE A/S,

Næstved Havn,

Odense Havn,

Struer Havn,

* Lengua de procedimiento: danés.

Vejle Havn,

en el que interviene: **Trafikministeriet**,

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

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

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

Abogado General: Sr. F.G. Jacobs;

Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre de Haahr Petroleum Ltd, por el Sr. Lars N. Vistesen, Abogado de Copenhague;
- en nombre de Åbenra Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn y Vejle Havn, por los Sres. Per Magid y Jeppe Skadhauge, Abogados de Copenhague;
- en nombre del Trafikministeriet (Ministerio de Transportes danés), por el Sr. Karsten Hagel-Sørensen, Abogado de Copenhague;

- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistida por los Sres. Stephen Richards y Rhodri Thompson, Barristers;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. Anders Christian Jessen y Enrico Traversa, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Haahr Petroleum Ltd, representada por los Sres. Isi Foighel, Abogado de Copenhague y Lars N. Vistesén; de Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn y Vejle Havn, representados por los Sres. Per Magid y Jeppe Skadhauge; del Trafikministeriet, representado por el Sr. Karsten Hagel-Sørensen, y de la Comisión, representada por los Sres. Anders Christian Jessen, Enrico Traversa y Richard Lyal, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente, expuestas en la vista de 9 de enero de 1997;

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

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 8 de marzo de 1994, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de marzo siguiente, el Østre Landsret planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 9 a 13, 84 y 95 del Tratado CEE.
- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Haahr Petroleum Ltd (en lo sucesivo, «Haahr Petroleum»), sociedad que comercializa gasolina y

otros productos petrolíferos, y los puertos comerciales de Åbenrå, Ålborg, Horsens, Kastrup, Næstved, Odense, Struer y Vejle (en lo sucesivo, «puertos comerciales demandados») sobre la percepción por estos últimos de un recargo a la importación del 40 % aplicado, respecto a las mercancías importadas del extranjero hasta el 31 de marzo de 1990, a la tasa sobre las mercancías que, en Dinamarca, se percibe sobre todas las mercancías cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo en los puertos comerciales daneses o en sus canales de acceso.

- 3 En Dinamarca, la autorización para crear un puerto comercial, es decir, un puerto utilizado para el transporte comercial de mercancías, de vehículos y de personas, la concede el Ministro de Transportes. Según el sistema de propiedad y de control, puede hacerse una distinción entre puertos bajo control municipal, que son entidades administrativas autónomas dependientes del municipio, el puerto de Copenhague, que disfruta de un régimen jurídico especial, los puertos estatales, dependientes del Ministerio de Transportes, y los puertos privados, explotados por sus propietarios con arreglo a los requisitos establecidos en la autorización correspondiente.
- 4 Una parte de los recursos de los puertos procede de tasas que pagan los usuarios por su utilización. Así, deben pagarse tasas sobre las embarcaciones y las mercancías por atracar en el puerto, así como por la carga y descarga de mercancías, vehículos o personas. Se cobran tasas especiales por la utilización de grúas, almacenes o instalaciones de depósito.
- 5 Con arreglo a la Ley nº 239, de 12 de mayo de 1976, sobre puertos comerciales (*Lovtidende A* de 1976, p. 587), aplicable hasta el 31 de diciembre de 1990, incumbía al Ministro competente, en lo sucesivo el Ministro de Transportes, fijar las tarifas de las tasas sobre las embarcaciones y las mercancías tras haberlas negociado con la dirección de los puertos comerciales. Según la práctica ministerial, las tarifas de las tasas se calculaban tomando como referencia la situación económica de los veintidós puertos comerciales provinciales considerados más importantes en

términos de volumen de tráfico comercial y se fijaban de modo que los ingresos generados cubrieran los gastos de gestión y mantenimiento del puerto, asegurando un nivel de autofinanciación razonable para las obras de ampliación y modernización necesarias.

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

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

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

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

- 10 Según dicho Comité, el necesario aumento de las tarifas debía afectar tanto a las tasas sobre las embarcaciones como a las tasas sobre las mercancías, si bien «deberían aplicarse de forma que no pongan en peligro la consecución de su objetivo —el aumento de los ingresos de los puertos— como consecuencia de una desviación total o parcial del tráfico comercial de los puertos, al pasar a transportarse las mercancías por carretera o por ferrocarril». Asimismo, el Comité de tarifas de puertos y puentes propuso, por lo que respecta a la tasa sobre las mercancías, «concentrarse en el tráfico internacional de mercancías, ya que la mayor parte de las importaciones o exportaciones danesas se transportan, por razones de índole geográfica, por vía marítima, y es hasta cierto punto posible descartar el riesgo de que dicho tráfico se desvíe de los puertos debido a un simple aumento de la tasa sobre las mercancías». Dicho Comité consideró además que «la solución más adecuada era que una parte de los ingresos adicionales generados por la tasa sobre las mercancías procediese exclusivamente de un incremento de la tasa sobre las mercancías importadas», dado que la tasa que grava los productos importados, por ejemplo, fertilizantes y piensos para el sector agrícola y materias primas para el sector industrial, es inferior a la que grava los productos acabados y que un aumento de la tasa sobre las importaciones tendría, por consiguiente, una influencia mucho más limitada sobre los sectores de actividad afectados que un aumento de las tasas sobre las exportaciones. Por último, el riesgo de que el tráfico interno pudiera desviarse de los puertos en beneficio del transporte por vía terrestre condujo al Comité de tarifas de puertos y puentes a proponer, por un lado, que los pequeños buques quedaran exentos del aumento previsto de las tasas sobre las embarcaciones y, por otra parte, que los buques de hasta 100 toneladas disfrutasen de las tarifas inferiores concedidas normalmente a los buques de menos de 100 toneladas.
- 11 El recargo del 40 % a la importación fue suprimido por el Ministro de Transportes con efectos de 1 de abril de 1990.
- 12 Entre el año 1984 y el 31 de marzo de 1990, fecha de la supresión del recargo a la importación, Haahr Petroleum importó a Dinamarca petróleo bruto y gasolina para su refino y reventa procedentes de otros Estados miembros y de países terceros a través de los puertos comerciales demandados. Con la excepción del puerto de Kastrup, que es privado, todos estos puertos se encuentran bajo control municipal.

- 13 Mediante escrito presentado el 5 de noviembre de 1991, Haahr Petroleum solicitó al Østre Landsret que condenara a los puertos comerciales demandados a devolverle la totalidad de los recargos a la importación que había tenido que pagar entre el 1 de enero de 1984 y el 31 de marzo de 1990 por un importe total de 9,6 millones de DKR.
- 14 En apoyo de su demanda, Haahr Petroleum alegó, invocando los artículos 9 y 12 del Tratado, que el recargo a la importación controvertido equivalía a una exacción de efecto equivalente a un derecho de aduana y que, a partir del 1 de enero de 1973, el Reino de Dinamarca no podía percibir derechos de aduana ni exacciones de efecto equivalente. Citando la sentencia de 13 de diciembre de 1973, *Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders* (asuntos acumulados 37/73 y 38/73, Rec. p. 1609), relativa a los artículos 18 a 28 y 113 del Tratado CEE, Haahr Petroleum señaló además «que a partir del establecimiento del Arancel Aduanero Común, los Estados miembros no pueden establecer unilateralmente nuevos tributos ni aumentar el nivel de los existentes en dicha fecha». Por último, Haahr Petroleum se opone a la prescripción de su acción en virtud de las normas nacionales sobre la materia (que establecen un plazo de cinco años), alegando que una pretensión basada en el Derecho comunitario no puede prescribir cuando el retraso en hacer valer dicha pretensión se deba a que el ordenamiento jurídico nacional se haya adaptado extemporáneamente a una disposición del Derecho comunitario (sentencia de 25 de julio de 1991, *Emmott*, C-208/90, Rec. p. I-4269), ni tampoco cuando la pretensión se base en la supresión extemporánea de una norma nacional incompatible con el Derecho comunitario.
- 15 Los puertos comerciales demandados consideraron que el recargo a la importación debía examinarse bien con arreglo al Título IV del Tratado relativo a los transportes, como pretendía el Ministerio de Transportes que intervino en apoyo de sus pretensiones, bien con arreglo al artículo 95 del Tratado, al formar parte el recargo del 40 % de la tasa sobre las mercancías, que, a su vez, constituía un elemento de un sistema general de tributos internos cuya diferenciación de tarifas era incompatible con las disposiciones del Tratado. Sostuvieron además que la acción de Haahr Petroleum había prescrito por lo que respecta a las tasas pagadas con anterioridad al 5 de noviembre de 1986 (es decir, cinco años antes de la interposición del recurso ante el Østre Landsret) y que las circunstancias del presente caso no justificaban una excepción a las normas generales del Derecho nacional sobre la materia.

16 El Ministerio de Transportes alegó que las tasas de que se trata perseguían un objetivo de política de transportes en la medida en que, por un lado, la uniformidad de las tasas tenía por objeto mantener la competencia entre los puertos y los transportes por carretera dentro de Dinamarca y garantizar que los puertos no compitiesen entre ellos a través de dichas tasas y, por otro lado, el recargo a la importación iba destinado a garantizar la financiación de los puertos, sin que el transporte de mercancías se desviase hacia la carretera o el ferrocarril. Como prueba de que el recargo a la importación no tenía por objeto gravar la importación de mercancías, sino que afectaba a los medios de transporte, señaló que el puerto más importante en materia de comercio internacional, el de Copenhague, no imponía dicha tasa.

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

- «1) El recargo especial a la importación del 40 % aplicado a la tasa sobre las mercancías percibida con carácter general, ¿debe considerarse comprendido dentro del ámbito de aplicación de las normas del Tratado CEE relativas a la Unión Aduanera, en particular los artículos 9 a 13, o del artículo 95?
- 2) Las normas del Tratado CEE relativas a la Unión Aduanera, en particular los artículos 9 a 13, o el artículo 95, ¿deben interpretarse en el sentido de que es incompatible con dichas disposiciones la imposición de un recargo especial a la importación del 40 % aplicado a la tasa sobre las mercancías percibida con carácter general, si dicho recargo a la importación grava exclusivamente las mercancías procedentes del extranjero?
- 3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿en qué circunstancias puede estar justificada una tasa de ese tipo por constituir la retribución por la prestación de un servicio o por razones de política de transportes (véase el apartado 2 del artículo 84 [del Tratado CEE])?
- 4) Una eventual incompatibilidad con el Tratado CEE, ¿afecta a la totalidad del recargo especial a la importación percibido desde la adhesión de Dinamarca al Tratado CEE, o únicamente al incremento de dicho recargo aplicado con posterioridad a dicha fecha?

- 5) En caso de que se declare que el recargo a la importación es incompatible con el Derecho comunitario, el hecho de que el eventual derecho a reclamar la devolución del mismo pueda haber prescrito con arreglo a las normas nacionales en materia de caducidad, ¿puede tener por efecto la imposibilidad de devolver total o parcialmente el recargo a la importación?»

Sobre las cuestiones primera, segunda, tercera y cuarta

- 18 Mediante sus cuatro primeras cuestiones, que procede analizar conjuntamente, el órgano jurisdiccional nacional pretende que se determine el concepto de exacción de efecto equivalente a derechos de aduana a que se refieren los artículos 9 a 13 del Tratado, así como el de tributo interno discriminatorio a que se refiere el artículo 95 del Tratado, con respecto a la imposición por un Estado miembro de un recargo a la importación del 40 % que se aplica, en caso de importación de mercancías por barco procedente de otro Estado miembro, a la tasa general sobre las mercancías percibida sobre las cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo en los puertos del primer Estado miembro o en los canales de acceso a éstos.
- 19 Procede recordar a este respecto, que según reiterada jurisprudencia (véase, en particular, la sentencia de 2 de agosto de 1993, CELBI, C-266/91, Rec. p. I-4337, apartado 9), las disposiciones relativas a las exacciones de efecto equivalente y las relativas a los tributos internos discriminatorios no son aplicables acumulativamente, de modo que, en el régimen del Tratado, un mismo tributo no puede pertenecer simultáneamente a ambas categorías.
- 20 Resulta asimismo de reiterada jurisprudencia (véase, en particular, la sentencia de 7 de diciembre de 1995, Ayuntamiento de Ceuta, C-45/94, Rec. p. I-4385, apartado 28) que toda carga pecuniaria, impuesta unilateralmente, cualesquiera que sean su denominación y su técnica, que grave las mercancías debido a su paso por la frontera, cuando no sea un derecho de aduana propiamente dicho, constituye una exacción de efecto equivalente, en el sentido de los artículos 9, 12, 13 y 16 del Tratado

CEE. Sin embargo, una carga de ese tipo escapa a esta calificación si forma parte de un régimen general de gravámenes internos que abarquen sistemáticamente categorías de productos según criterios objetivos aplicados independientemente del origen de los productos, en cuyo caso, quedan incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 95 del Tratado.

21 A este respecto, hay que señalar, en primer lugar, que una tasa como la tasa general sobre las mercancías controvertida en el procedimiento principal, forma parte, en particular junto a la tasa sobre las embarcaciones, de un sistema general de tributos internos que deben pagarse por la utilización de los puertos comerciales y sus instalaciones.

22 Es preciso subrayar, en segundo lugar, que a excepción de determinadas categorías de mercancías exentas, dicha tasa grava todas las mercancías cargadas, descargadas, embarcadas o desembarcadas de cualquier otro modo dentro del puerto comercial, con independencia de que dichas mercancías lleguen al puerto procedentes de otro Estado miembro o de otro puerto comercial del mismo Estado miembro.

23 Procede precisar, en tercer lugar, que grava las mercancías, tanto nacionales como importadas, en el mismo momento y con arreglo a los mismos criterios objetivos, a saber, con ocasión del embarque o del desembarque y en función del tipo de las mercancías y de su peso.

24 Hay que señalar, en cuarto lugar, que un recargo a la importación como el controvertido en el procedimiento principal, que se aplica a la tasa general sobre las mercancías cuando recae sobre mercancías importadas, forma parte integrante de la propia tasa y no constituye una tasa distinta, dado que el importe del recargo corresponde a un porcentaje de la tasa y que el recargo y la tasa se perciben con arreglo a la misma base jurídica, en el mismo momento, siguiendo los mismos criterios y por los mismos servicios, y que los ingresos que producen se pagan a los mismos destinatarios.

- 25 En estas circunstancias, el hecho de que el recargo a la importación grave, por definición, exclusivamente las mercancías importadas y que el origen de las mercancías sea, en consecuencia, determinante para el importe de la tasa que ha de percibirse, no puede hacer que la tasa en general o el recargo en particular queden excluidos del ámbito de aplicación del artículo 95 del Tratado, de manera que su compatibilidad con el Derecho comunitario debe apreciarse en el marco de dicha disposición y no en el de los artículos 9 a 13 del Tratado.
- 26 A este respecto, hay que precisar, en primer lugar, que es jurisprudencia reiterada que el artículo 95 del Tratado sólo es aplicable a las mercancías procedentes de los Estados miembros y, en su caso, a las mercancías originarias de países terceros, que se encuentran en libre práctica en los Estados miembros. De ello resulta que dicha disposición no es aplicable a los productos importados directamente de países terceros (véase, en particular, la sentencia de 13 de julio de 1994, OTO, C-130/92, Rec. p. I-3281, apartado 18).
- 27 Debe recordarse, en segundo lugar, que el artículo 95 del Tratado prohíbe que un Estado miembro grave directa o indirectamente los productos de los demás Estados miembros con tributos internos superiores a los que graven los productos nacionales similares o que puedan proteger a otras producciones nacionales. Es indudable, por tanto, que la aplicación a los productos importados de una tasa de un importe superior al que grava los productos nacionales o la aplicación, únicamente a los productos importados, de un recargo sobre la tasa aplicable a los productos nacionales e importados, es contraria a dicha prohibición de discriminación establecida en el artículo 95.
- 28 Los puertos comerciales demandados alegan, sin embargo, que el recargo a la importación corresponde a una diferenciación de la tasa sobre las mercancías, que es compatible con el artículo 95 del Tratado, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, en la medida en que dicha diferenciación se basa en criterios objetivos. Afirman, en particular, que dicha diferenciación está justificada por la doble consideración de que, en un contexto de competencia con otros medios de transporte, el transporte marítimo internacional está en mejores condiciones de soportar la carga que representa el recargo y que dicho transporte se efectúa, en general, a través de barcos de mayores dimensiones, que tienen más necesidad de las instalaciones portuarias que los barcos de dimensiones reducidas utilizados en

el transporte nacional. En esta misma perspectiva, el Ministerio de Transportes estima que el recargo no constituye una discriminación ilícita, puesto que representa una remuneración por los gastos adicionales generales vinculados a los servicios que los puertos prestan a los barcos de mayores dimensiones utilizados para las importaciones.

- 29 Es cierto que, según reiterada jurisprudencia (véase, en particular, la sentencia de 7 de abril de 1987, Comisión/Francia, 196/85, Rec. p. 1597, apartado 6), el Derecho comunitario no restringe, en el estado actual de su evolución, la libertad de cada Estado miembro de establecer un sistema diferenciado de tributación para algunos productos, aunque sean similares en el sentido del párrafo primero del artículo 95 del Tratado, en función de criterios objetivos, tales como la naturaleza de las materias primas utilizadas o los procedimientos de producción aplicados. No obstante, tales diferencias son compatibles con el Derecho comunitario si persiguen objetivos de política económica compatibles, a su vez, con las prescripciones del Tratado y del Derecho derivado y si se aplican de manera que eviten cualquier forma de discriminación, directa o indirecta, respecto a las importaciones procedentes de los demás Estados miembros, o de protección de las producciones nacionales competidoras.
- 30 El Tribunal de Justicia ha declarado, asimismo, que no puede considerarse compatible con la prohibición de discriminación recogida en el artículo 95 del Tratado un criterio de imposición con recargo que, por definición, no puede en ningún caso ser aplicable a los productos nacionales similares. Dicho régimen da lugar a que se excluyan de antemano los productos nacionales del régimen impositivo más riguroso (véase la sentencia de 15 de marzo de 1983, Comisión/Italia, 319/81, Rec. p. 601, apartado 17). Del mismo modo, ya se ha declarado que un gravamen diferenciado no es compatible con el Derecho comunitario si los productos objeto de un gravamen superior son, por su naturaleza, productos importados (véase la sentencia de 4 de marzo de 1986, Comisión/Dinamarca, 106/84, Rec. p. 833, apartado 21).
- 31 Lo mismo puede decirse, con mayor motivo, de un gravamen diferenciado cuyo criterio de imposición adicional es la propia importación y que, por consiguiente, excluye por definición a todos los productos nacionales del gravamen incrementado.

- 32 En cualquier caso, el carácter discriminatorio de un gravamen diferenciado no puede justificarse por consideraciones de carácter general vinculadas a diferencias existentes entre los transportes internacionales y los transportes nacionales respecto a su capacidad de soportar una carga fiscal determinada sin que el transporte marítimo se desvíe hacia otros medios de transporte y respecto a las dimensiones de los barcos utilizados según que el transporte sea nacional o internacional.
- 33 En efecto, aun suponiendo que tales consideraciones pudiesen justificar una diferencia de gravamen, es obligado señalar que, en un régimen como el que era objeto de litigio en el asunto principal, no se aplican de manera objetiva, en la medida en que dicho régimen excluye de antemano que los transportes nacionales, efectuados en las mismas condiciones que los transportes internacionales, estén sujetos al mismo gravamen que éstos y viceversa.
- 34 Pues bien, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se deduce (véase, en particular, la sentencia de 26 de junio de 1991, Comisión/Luxemburgo, C-152/89, Rec. p. I-3141, apartados 20 a 25) que un régimen impositivo solamente puede considerarse compatible con el artículo 95 del Tratado si se demuestra que está estructurado de forma que se descarte cualquier supuesto en el que los productos importados hayan de soportar un gravamen más riguroso que los productos nacionales y, en consecuencia, que no produce, en ningún caso, efectos discriminatorios.
- 35 Por lo que se refiere a la cuestión de si una tasa discriminatoria, como la controvertida en el asunto principal, puede escapar a la prohibición del artículo 95 del Tratado por considerarse contraprestación de un servicio, basta recordar que, conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, invocada por los puertos comerciales demandados y por el Ministerio de Transportes (véanse, en particular, las sentencias de 25 de enero de 1977, Bauhuis, 46/76, Rec. p. 5, apartado 11, y de 21 de marzo de 1991, Comisión/Italia, C-209/89, Rec. p. I-1575, apartado 9), el hecho de que una carga pecuniaria constituya la contraprestación por un servicio efectivamente prestado al agente económico y su importe sea proporcionado a dicho servicio, hace que escape a la calificación de exacción de efecto equivalente a un derecho de aduana a efectos de los artículos 9 y siguientes del Tratado, pero no a la prohibición de los tributos internos discriminatorios establecida en el artículo 95.

- 36 Los puertos comerciales demandados y el Ministerio de Transportes alegan asimismo que una tasa como la controvertida en el asunto principal escapa a la aplicación y a la prohibición del artículo 95 del Tratado, dado que persigue objetivos legítimos de política de transportes, a saber, por un lado, financiar los puertos comerciales y, por otro lado, gravar a los transportes marítimos de largo recorrido con más rigor, en términos proporcionales, que al tráfico de corto recorrido. Añaden que, de la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de diciembre de 1989, *Corsica Ferries France* (C-49/89, Rec. p. 4441), resulta que las tasas que persiguen un objetivo de política de transportes deben apreciarse a la luz de las normas del Tratado en materia de transporte, en particular, el apartado 2 del artículo 84, y del Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1).
- 37 A este respecto, hay que señalar, en primer lugar, que la circunstancia de que un tributo o canon constituya un derecho especial o se destine a una finalidad particular, no puede sustraerlo del ámbito de aplicación del artículo 95 del Tratado (véase la sentencia de 22 de marzo de 1977, *Iannelli y Volpi*, 74/76, Rec. p. 557, apartado 19) ni, en su caso, a la prohibición establecida en dicha disposición.
- 38 Es preciso subrayar, en segundo lugar, que una tasa como la tasa controvertida en el asunto principal, grava los productos y recae sobre el destinatario o el expedidor de las mercancías, aunque se perciba con ocasión de su transporte o de la utilización de puertos comerciales y la pague, en un primer momento, la embarcación o su agente local.
- 39 De lo antedicho se deduce que ni la sentencia *Corsica Ferries France*, antes citada, que se refería a las tasas percibidas sobre los pasajeros desembarcados, embarcados o transbordados en determinados puertos marítimos y que corrían a cargo del armador, ni el Reglamento n° 4055/86, que regula la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, pueden oponerse a la aplicación del artículo 95 del Tratado.

- 40 El Tribunal de Justicia ya ha declarado, además, que una tasa sobre los transportes determinada, en particular, en función del peso de la mercancía transportada está comprendida en el artículo 95 del Tratado y, en la medida en que repercuta inmediatamente sobre el coste del producto nacional e importado, debe aplicarse de una manera no discriminatoria sobre los productos importados (véase la sentencia de 16 de febrero de 1977, Schöttle y Söhne, 20/76, Rec. p. 247, apartados 15 y 16).
- 41 Respecto a la cuestión de si la incompatibilidad de la tasa controvertida con el artículo 95 del Tratado afecta a la totalidad del recargo a la importación o únicamente al incremento que ha experimentado dicho recargo desde la adhesión del Reino de Dinamarca a las Comunidades Europeas, hay que señalar en primer lugar que el Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de Dinamarca y a las adaptaciones de los Tratados (DO 1972, L 73, p. 14) no prevé ninguna disposición transitoria ni derogatoria referente a la aplicación del artículo 95 del Tratado. La citada disposición era aplicable, por tanto, a Dinamarca desde la adhesión de dicho Estado a las Comunidades Europeas.
- 42 Hay que recordar, en segundo lugar, que de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, si una tasa es incompatible con el artículo 95 del Tratado, está prohibida en la medida en que resulte discriminatoria en perjuicio del producto importado (véanse, en este sentido, las sentencias de 27 de febrero de 1980, Just, 68/79, Rec. p. 501, apartado 14, y de 27 de octubre de 1993, Scharbatke, C-72/92, Rec. p. I-5509, apartado 10).
- 43 De lo antedicho se deduce que una tasa como la controvertida en el asunto principal únicamente debe considerarse incompatible con el artículo 95 y prohibida por dicha disposición en la parte correspondiente al recargo que grava las mercancías importadas.
- 44 En estas circunstancias, procede responder a las cuatro primeras cuestiones que el artículo 95 del Tratado se opone a que un Estado miembro imponga un recargo a la importación del 40 %, en caso de importación por barco de mercancías procedentes de otro Estado miembro, a una tasa de carácter general percibida sobre las

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

Sobre la quinta cuestión prejudicial

- 45 Mediante dicha cuestión, el órgano jurisdiccional nacional plantea fundamentalmente la licitud, con arreglo al Derecho comunitario, de aplicar a una reclamación de devolución, basada en la infracción del artículo 95 del Tratado, una norma nacional con arreglo a la cual la acción judicial dirigida a la devolución de tributos indebidamente pagados prescribe una vez transcurrido un plazo de cinco años, aun cuando dicha norma impida, total o parcialmente, la devolución de dichos tributos.
- 46 A este respecto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, a falta de normativa comunitaria en la materia, corresponde al ordenamiento jurídico interno de cada Estado miembro regular las modalidades procesales de la reclamación de cantidades indebidamente pagadas, entendiéndose, no obstante, que dichas modalidades no pueden ser menos favorables que las referentes a recursos semejantes de naturaleza interna, ni pueden articularse en ningún caso de tal manera que hagan prácticamente imposible o excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario (véanse, en particular, las sentencias de 14 de diciembre de 1995, Peterbroeck, C-312/93, Rec. p. I-4599, apartado 12, y de 8 de febrero de 1996, FMC y otros, C-212/94, Rec. p. I-389, apartado 71).
- 47 Dicha jurisprudencia se aplica también a los plazos nacionales para recurrir fijados con carácter preclusivo (véanse, además de las sentencias FMC y otros, y Emmott, antes citadas, en particular, las sentencias de 16 de diciembre de 1976, Rewe, 33/76, Rec. p. 1989, y Comet, 45/76, Rec. p. 2043).

- 48 Es preciso señalar, en segundo lugar, que de la jurisprudencia y, en particular, de las sentencias Rewe y Comet, antes citadas, se desprende que la fijación de plazos razonables de carácter preclusivo para recurrir, que constituye la aplicación del principio fundamental de seguridad jurídica, cumple los dos requisitos mencionados y no puede considerarse que en la práctica imposibilite o haga excesivamente difícil el ejercicio de los derechos conferidos por el ordenamiento jurídico comunitario, aun cuando, por definición, el transcurso de dichos plazos implique la desestimación, total o parcial, de la acción entablada.
- 49 Debe señalarse, por último, que un plazo de prescripción de cinco años como el controvertido en el asunto principal debe calificarse de razonable.
- 50 De las consideraciones precedentes se deduce que la aplicación de dicho plazo a solicitudes de reembolso basadas en la infracción del artículo 95 del Tratado no es, en el estado actual del Derecho comunitario, contraria a éste, aun cuando impida total o parcialmente la devolución solicitada.
- 51 Contrariamente a lo que ha alegado Haahr Petroleum ante el órgano jurisdiccional nacional, así como en sus observaciones ante el Tribunal de Justicia, la sentencia Emmott, antes citada, no desvirtúa dicha conclusión.
- 52 En efecto, en el apartado 17 de dicha sentencia, el Tribunal de Justicia recordó expresamente el principio según el cual la fijación de plazos preclusivos razonables para formular recursos cumple los requisitos establecidos por la jurisprudencia citada. Pero teniendo en cuenta el carácter particular de las Directivas y las circunstancias específicas de dicho asunto declaró, en el apartado 23, que hasta el momento de la adaptación del Derecho interno a la Directiva, el Estado miembro que incumple su obligación no puede proponer la excepción de extemporaneidad de una acción judicial ejercitada en su contra por un particular, con el fin de proteger los derechos que le reconocen los preceptos de una Directiva, de manera que sólo a partir de ese momento podrá empezar a correr un plazo para recurrir previsto en el Derecho nacional.

- 53 Al no basarse la reclamación de devolución a que se refiere la quinta cuestión prejudicial en el efecto directo de una disposición de una Directiva incorrectamente incorporada al Derecho nacional, sino en el de una disposición del Tratado, procede responder a dicha cuestión que el Derecho comunitario no se opone a que se aplique a una reclamación de devolución fundada en la infracción del artículo 95 del Tratado una norma nacional en virtud de la cual la acción judicial dirigida a la devolución de tributos indebidamente pagados prescribe una vez transcurrido un plazo de cinco años, aun cuando dicha norma impida total o parcialmente la devolución de los citados tributos.

Costas

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

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Østre Landsret mediante resolución de 8 de marzo de 1994, declara:

- 1) El artículo 95 del Tratado CEE se opone a que un Estado miembro imponga un recargo a la importación del 40 %, en caso de importación por barco de mercancías procedentes de otro Estado miembro, a una tasa de carácter

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

- 2) El Derecho comunitario no se opone a que se aplique a una reclamación de devolución, fundada en la infracción del artículo 95 del Tratado, una norma nacional en virtud de la cual la acción judicial dirigida a la devolución de tributos indebidamente pagados prescribe una vez transcurrido un plazo de cinco años, aun cuando dicha norma impida total o parcialmente la devolución de los citados tributos.**

Mancini

Murray

Kapteyn

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

El Secretario

El Presidente de la Sala Sexta

R. Grass

G.F. Mancini