

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)
den 17 juli 1997 *

I mål C-90/94,

angående en begäran enligt artikel 177 i EG-fördraget, från Østre Landsret (Danmark), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Haahr Petroleum Ltd

och

Åbenrå Havn,

Ålborg Havn,

Horsens Havn,

Kastrup Havn NKE A/S,

Næstved Havn,

Odense Havn,

Struer Havn,

* Rättegångsspråk: danska.

Vejle Havn,

I närvaro av: **Trafikministeriet,**

angående tolkningen av artiklarna 9—13, 84 och 95 i EEG-fördraget,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden G.F. Mancini samt domarna J.L. Murray och P.J.G. Kapteyn (referent),

generaladvokat: F.G. Jacobs,
justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

- Haahr Petroleum Ltd, genom advokaten Lars N. Vistesén, Köpenhamn,
- Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn och Vejle Havn, genom advokaterna Per Magid och Jeppe Skadhauge, Köpenhamn,
- Trafikministeriet, genom advokaten Karsten Hagel-Sørensen, Köpenhamn,

- Förenade kungarikets regering, genom Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, i egenskap av ombud, biträdd av Stephen Richards och Rhodri Thompson, barristers,
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom Anders Christian Jessen och Enrico Traversa, båda vid rättstjänsten, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid sammanträdet den 9 januari 1997 av: Haahr Petroleum Ltd, företrätt av advokaten Isi Foighel, Köpenhamn, och Lars N. Vistesén, Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn och Vejle Havn, företrädde av Per Magid och Jeppe Skadhauge, trafikministeriet, företrätt av Karsten Hagel-Sørensen, samt kommissionen, företrädde av Anders Christian Jessen, Enrico Traversa och Richard Lyal, rättstjänsten, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 27 februari 1997 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Østre Landsret har genom beslut av den 8 mars 1994, som inkom till domstolen den 15 mars samma år, begärt att domstolen enligt artikel 177 i EG-fördraget skall meddela ett förhandsavgörande avseende flera frågor om tolkningen av artiklarna 9—13, 84 och 95 i EEG-fördraget.
- 2 Frågorna har uppkommit i en tvist mellan Haahr Petroleum Ltd (nedan kallat Haahr Petroleum), ett bolag som marknadsför bensin och andra petroleumproduk-

ter och handelshamnarna i Åbenrå, Ålborg, Horsens, Kastrup, Næstved, Odense, Struer och Vejle (nedan kallade svarandehamnarna), avseende ett importtillägg på 40 procent av varuavgiften som fram till den 31 mars 1990 togs ut av de sistnämnda och som belastade varor som importerades från utlandet. Varuavgift tas i Danmark ut på alla varor som lastas, lossas eller på annat sätt tas ombord eller ilandsätts i danska handelshamnar eller i det muddrade hamninloppet till dessa hamnar.

- 3 I Danmark beviljas tillstånd att etablera en handelshamn, det vill säga en hamn som används för kommersiell transport av varor, fordon och personer, av trafikministern. Enligt systemet för ägande och kontroll kan man skilja mellan hamnar under kommunal förvaltning, som är självständiga förvaltningssubjekt som sorterar under kommunen, Köpenhamns hamn, som är föremål för en särskild rättslig reglering, statsägda hamnar, som sorterar under trafikministeriet, och privata hamnar, som drivs av sina ägare i enlighet med de villkor som fastslagits i tillståndet i fråga.
- 4 En del av hamnarnas intäkter består av avgifter som användarna erlägger för nyttjande av dessa. Således skall fartygsavgifter och varuavgifter erläggas för angöring samt för lastning och lossning av varor, fordon och personer. Särskilda avgifter tas ut för användning av kranar, magasin och ankarplatser.
- 5 Enligt lag nr 239 av den 12 maj 1976 om handelshamnar (Lovtidende A av år 1976, s. 587), som var tillämplig till och med den 31 december 1990, ankom det på den ansvarige ministern, sedermera trafikministern, att fastställa fartygsavgifter och varuavgifter efter överläggningar med ledningen för handelshamnarna. Enligt ministeriets praxis beräknades avgifternas storlek på grundval av de ekonomiska villkor som gällde i de 22 hamnar i landsorten vilka ansågs vara de viktigaste i fråga

om kommersiell trafikvolym och fastställdes så att hamnarna skulle kunna täcka sina utgifter för drift och underhåll samt säkerställa en skälig grad av självfinansiering av nödvändiga utvidgningar och moderniseringar.

- 6 Fartygsavgifter och varuavgifter upptogs i föreskrifter för varje hamn som upprättades i enlighet med de allmänna föreskrifter som den ansvarige ministern hade utfärdat för samtliga handelshamnar.
- 7 Enligt de föreskrifter som var tillämpliga då händelserna i målet vid den nationella domstolen inträffade skulle fartygsavgift betalas av alla fartyg och andra farkoster och all flytande materiel som uppehöll sig i en hamn eller ett muddrat hamninlopp. Avgiften togs ut i form av ett bestämt belopp per bruttoregisterton eller bruttoton, antingen varje gång fartyget ankom hamnen eller som en månatlig avgift. Fartyg på under 100 bruttoregisterton eller bruttoton var befriade från fartygsavgiften.
- 8 Varuavgift skulle erläggas för alla varor som lastades, lossades eller på annat sätt togs ombord eller ilandsattes i de danska handelshamnarna eller i det muddrade hamninloppet till dessa hamnar. Den utgjorde ett visst belopp per ton. Det förekom avgiftsbefrielse och särskilda avgiftssatser för vissa varor. Enligt föreskrifterna om varuavgift skulle en sådan avgift erläggas av fartyget eller dess lokala ombud innan fartyget avgick, men det var mottagaren eller avsändaren av varorna som skulle bära kostnaden och avgiften kunde återkrävas av dem.
- 9 Under den period som är relevant i målet vid den nationella domstolen höjdes den varuavgift som togs ut på varor som importerades från utlandet med 40 procent. Det framgår av beslutet om hänskjutande att detta importtillägg på 40 procent infördes i samband med en allmän ändring av hamnavgifternas nivå år 1956 på grundval av ett betänkande från den av ministeriet för offentliga arbeten år 1954 tillsatta hamn- och broavgiftskommittén.

- 10 Enligt denna kommitté borde de avgiftshöjningar som ansågs nödvändiga omfatta såväl fartygs- som varuavgifter, men skulle "ske på ett sådant sätt att syftet — ökade intäkter för hamnarna — inte motverkas av att trafiken helt eller delvis lämnar hamnarna genom att godset i stället transporteras på väg eller järnväg". Hamn- och broavgiftskommittén föreslog även att man skulle "inrikta sig på utrikeshandeln, eftersom den största delen av de varor som kommer från eller förs till utlandet av naturliga skäl transporteras sjövägen och det därför i viss mån kan bortses från risken att denna trafik lämnar hamnarna enbart av det skälet att varuavgiften höjs". Kommittén ansåg dessutom att "det är lämpligast att den del av intäktsökningen som härrör från varuavgifterna endast kommer till stånd genom en höjning av avgiften för importerade varor", eftersom den avgift som läggs på importerade varor, exempelvis gödningsmedel och foder för jordbruket och råvaror för industrin, är lägre än den avgift som läggs på slutprodukterna och verkningarna av en höjning av avgiften på import således kommer att vara långt mer begränsade för de berörda verksamhetssektorerna än en höjning av avgiften på export. Slutligen föreslog hamn- och broavgiftskommittén, på grund av risken att inrikestrafiken skulle lämna hamnarna till förmån för transport landvägen, dels att små båtar inte skulle omfattas av den planerade höjningen av fartygsavgiften, dels att båtar till och med 100 ton skulle åtnjuta den lägre avgift som normalt båtar upp till 100 ton beviljades.
- 11 Tilläggsavgiften på import avskaffades av trafikministern med verkan från den 1 april 1990.
- 12 Haahr Petroleum importerade mellan år 1984 och den 31 mars 1990, den dag då importtillägget avskaffades, råolja och bensin till Danmark från andra medlemsstater och tredje länder genom svarandehamnarna för att raffinera och återförsälja den. Samtliga dessa hamnar står under kommunal förvaltning utom Kastrups hamn som är privat.

- 13 I ansökan om stämning som ingavs den 5 november 1991 till Østre Landsret yrkade sökanden att svarandehamnarna skulle förpliktas att återbetala alla importtillägg som tagits ut från den 1 januari 1984 till den 31 mars 1990, till ett sammanlagt belopp om 9,6 miljoner DKR.
- 14 Till stöd för sin begäran gjorde Haahr Petroleum gällande att det omtvistade importtillägget utgjorde en avgift med motsvarande verkan som en tull och att Konungariket Danmark från och med den 1 januari 1973 varken fick ta ut tullar eller avgifter med motsvarande verkan och åberopade därvid artiklarna 9 och 12 i fördraget. Haahr Petroleum anförde bland annat att "från och med att Gemensamma tulltaxan träder i kraft är [det] förbjudet för medlemsstaterna att ensidigt införa nya avgifter eller att höja nivån för de avgifter som redan gäller" och stödde sig därvid på dom av den 13 december 1973 i förenade målen 37/73 och 38/73, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders (Rec. 1973, s. 1609), angående artiklarna 18—28 och 113 i EEG-fördraget. Slutligen invände Haahr Petroleum mot att dess anspråk skulle vara preskriberat med stöd av nationella preskriptionsregler på området (där det föreskrivs en preskriptionstid på fem år), eftersom ett anspråk som grundas på gemenskapsrätten inte kan preskriberas vare sig då dröjsmålet med att göra detta anspråk gällande beror på att en gemenskapsrättslig bestämmelse införlivats för sent med den nationella rätten (dom av den 25 juli 1991 i mål C-208/90, Emmott, Rec. 1991, s. I-4269), eller då anspråket grundas på att en nationell regel som var oförenlig med gemenskapsrätten avskaffats för sent.
- 15 Svarandehamnarna ansåg att importtillägget skulle bedömas antingen med hänsyn till avdelning IV i fördraget avseende transporter, vilket hävdades av trafikministeriet som hade intervenerat till stöd för deras yrkanden, eller med hänsyn till artikel 95 i fördraget, eftersom tillägget på 40 procent var en del av varuavgiften som i sin tur var en del av ett allmänt system för interna skatter och avgifter vars skattesatssdifferentiering var förenlig med fördraget. De hävdade dessutom att Haahr Petroleums krav var preskriberat såvitt det avsåg avgifter som hade betalats före den 5 november 1986 (det vill säga fem år innan talan väcktes vid Østre Landsret) och att omständigheterna i det föreliggande fallet inte på något sätt kunde rättfärdiga ett undantag från den nationella rättens allmänna preskriptionsregler.

- 16 Trafikministeriet gjorde gällande att avgifterna i fråga hade ett transportpolitiskt syfte, dels eftersom syftet med enhetliga avgifter var att vidmakthålla konkurrensen mellan hamnar och vägtransporter inom Danmark och att säkerställa att hamnarna inte konkurrerade med varandra med hjälp av dessa avgifter, dels eftersom importtillägget var avsett att säkerställa finansieringen av hamnarna utan att varu-transporterna övergick till vägarna eller järnvägarna. Som bevis för att importtillägget inte hade till syfte att belasta import av varor, utan gällde transportmedlen, framhöll trafikministeriet att den hamn som var mest betydelsefull inom den internationella handeln, nämligen Köpenhamns hamn, inte tog ut denna avgift.
- 17 Østre Landsret vilandeförklarade målet och beslutade att ställa domstolen följande tolkningsfrågor:

”1. Skall det särskilda importtillägget på 40 procent av den allmänna avgiften för varor anses omfattas av EEG-fördragets bestämmelser om tullunionen, däribland artikel 9—13, eller av artikel 95 i detta fördrag?

2. Skall EEG-fördragets bestämmelser om tullunionen, däribland artikel 9—13, eller artikel 95 tolkas så, att det är oförenligt med dessa bestämmelser att utkräva ett särskilt importtillägg på 40 procent av den allmänna avgiften för varor då detta importtillägg endast utkrävs för varor som kommer från utlandet?

3. För det fall den andra frågan besvaras jakande, under vilka omständigheter kan då en sådan avgift rättfärdigas med att den utgör vederlag för en tillhandahållen tjänst eller av transportpolitiska skäl (se artikel 84.2 i EEG-fördraget)?

4. Är hela det särskilda importtillägg som uttagits efter det att Danmark anslöt sig till EEG-fördraget, eller endast den höjning av importtillägget som har ägt rum efter nämnda tidpunkt, att eventuellt betrakta som oförenligt med EEG-fördraget?

5. För det fall det fastslås att importtillägget är oförenligt med gemenskapsrätten, kan ett eventuellt återbetalningskrav då vara preskriberat enligt nationella preskriptionsregler, med verkan att importtillägget helt eller delvis inte kan återbetalas?”

Den första, andra, tredje och fjärde frågan

- 18 Med sina fyra första frågor, som det är lämpligt att pröva tillsammans, önskar den nationella domstolen att begreppet avgifter med motsvarande verkan som tullar, som avses i artiklarna 9—13 i fördraget, samt begreppet diskriminerande intern skatt eller avgift som avses i artikel 95 i fördraget skall belysas med avseende på att en medlemsstat tar ut ett importtillägg på 40 procent då varor importeras med fartyg från en annan medlemsstat, vilket tillägg läggs på den allmänna varuavgift som tas ut på varor som lastas, lossas eller på annat sätt tas ombord eller ilandsätts i den förstnämnda medlemsstatens hamnar eller i det muddrade hamninloppet till dessa hamnar.
- 19 Det bör i detta sammanhang erinras om att enligt fast rättspraxis (se bland annat dom av den 2 augusti 1993 i mål C-266/91, CELBI, Rec. 1993, s. I-4337, punkt 9) är bestämmelserna om avgifter med motsvarande verkan och bestämmelserna om diskriminerande interna skatter eller avgifter inte tillämpliga kumulativt, vilket innebär att en och samma skatt eller avgift enligt fördragets system inte samtidigt kan tillhöra dessa båda kategorier.
- 20 Det framgår även av fast rättspraxis (se dom av den 7 december 1995 i mål C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, REG 1995, s. I-4385, punkt 28) att en påлага, oavsett dess beteckning och tillämpningssätt, som ensidigt läggs på varor på grund av att de passerar gränsen och som inte är en tull i egentlig mening, utgör en avgift med motsvarande verkan i enlighet med artiklarna 9, 12, 13 och 16 i EEG-fördraget. En sådan påлага udgår emellertid denna beteckning om den ingår i ett

allmänt system för interna skatter och avgifter och om den systematiskt tillämpas på olika kategorier av produkter enligt objektiva kriterier och oberoende av produkternas ursprung. I det senare fallet omfattas pålagen av tillämpningsområdet för artikel 95 i fördraget.

- 21 I det avseendet finns det för det första skäl att konstatera att en sådan avgift som den allmänna varuavgift som det är fråga om i målet vid den nationella domstolen tillsammans med bland annat fartygsavgiften är en del av ett allmänt system för interna skatter och avgifter som måste erläggas för användningen av handelshamnarna och utrustningen i dessa.
- 22 Det bör för det andra understrykas att denna avgift, med undantag av vissa kategorier av varor som är befriade, läggs på alla varor som lastas, lossas eller på annat sätt tas ombord eller ilandsätts i handelshamnarna, oavsett om dessa varor kommer till hamnen från en annan medlemsstat eller från en annan handelshamn i samma medlemsstat.
- 23 Det skall för det tredje anmärkas att avgiften läggs på såväl inhemska som importerade varor vid samma tidpunkt och enligt samma objektiva kriterier, nämligen vid lastning eller lossning och med utgångspunkt från varornas typ och vikt.
- 24 Det skall för det fjärde framhållas att ett sådant importtillägg som det i målet vid den nationella domstolen, vilket tillägg ökar den allmänna varuavgiften när den läggs på importerade varor, är en integrerad del av själva avgiften och inte utgör en särskild avgift, eftersom tilläggets belopp uttrycks i procent av avgiften och tillägget och avgiften tas ut på samma rättsliga grund, vid samma tidpunkt, enligt samma kriterier och av samma myndighet och eftersom intäkterna från detta går till samma mottagare.

- 25 Att importtillägget per definition uteslutande läggs på importerade varor och att varornas ursprung därför är avgörande för storleken på den avgift som skall tas ut kan under dessa förhållanden inte medföra att vare sig den allmänna avgiften eller det särskilda tillägget faller utanför tillämpningsområdet för artikel 95 i fördraget. Således skall deras förenlighet med gemenskapsrätten bedömas inom ramen för denna bestämmelse och inte inom ramen för artikel 9—13 i fördraget.
- 26 I det avseendet finns det först och främst skäl att påpeka att artikel 95 i fördraget enligt fast rättspraxis enbart är tillämplig på varor som kommer från medlemsstater och i förekommande fall på varor med ursprung i tredje land som befinner sig i fri omsättning i medlemsstaterna. Av detta följer att denna bestämmelse inte är tillämplig på produkter som importerats direkt från tredje land (se bland annat dom av den 13 juli 1994 i mål C-130/92, OTO, Rec. 1994, s. I-3281, punkt 18).
- 27 Det skall vidare erinras om att det enligt artikel 95 i fördraget är förbjudet för en medlemsstat att, direkt eller indirekt, på varor från andra medlemsstater lägga interna skatter eller avgifter som är högre än de skatter eller avgifter som läggs på liknande inhemska varor eller som är av sådan art att de indirekt skyddar andra inhemska varor. Det är följaktligen obestriddt att tillämpning av en avgift med ett högre belopp på importerade varor än på inhemska varor eller tillämpning enbart på importerade varor av ett tillägg som läggs på den avgift som är tillämplig på inhemska och importerade varor strider mot det diskrimineringsförbud som föreskrivs i artikel 95.
- 28 Svarandehamnarna har emellertid gjort gällande att importtillägget motsvarar en differentiering av varuavgiften som är förenlig med artikel 95 i fördraget, såsom denna artikel har tolkats av domstolen, i den mån som denna differentiering grundas på objektiva kriterier. De hävdar att denna differentiering särskilt är rättfärdigad på grund av följande två överväganden. För det första skulle den internationella sjöfarten mot bakgrund av konkurrensen med andra transportslag i högre grad vara i stånd att tåla den pålaga som tillägget utgör. För det andra utförs denna transport i allmänhet av fartyg av mer betydande storlek som i högre grad har

behov av hamnutrustning än de fartyg av mindre storlek som används för inrikes-transporter. Utifrån samma synsätt anser trafikministeriet att tillägget inte utgjorde en otillåten diskriminering eftersom det utgjorde ersättning för andra allmänna utgifter som i hamnarnas fall har samband med de tjänster som tillhandahålls de fartyg av mer betydande dimensioner som används för import.

- 29 Det är visserligen så att enligt fast rättspraxis (se bland annat dom av den 7 april 1987 i mål C-196/85, kommissionen mot Frankrike, Rec. 1987, s. 1597, punkt 6) begränsar inte gemenskapsrätten på sitt nuvarande utvecklingsstadium varje medlemsstats frihet att upprätta ett differentierat avgiftssystem för vissa varor enligt objektiva kriterier, såsom de råvaror och produktionsmetoder som har använts, även om det är fråga om liknande varor i den mening som avses i artikel 95 första stycket i fördraget. Sådana differentieringar är emellertid förenliga med gemenskapsrätten enbart om de tjänar ekonomisk-politiska mål vilka även de är förenliga med fördragets och sekundärrättens krav och om formerna för dem är av den arten att all direkt eller indirekt diskriminering av import från andra medlemsstater eller skydd av konkurrerande inhemska varor undviks.
- 30 Domstolen har också redan fastslagit att ett sådant kriterium för uttag av en högre skatt eller avgift som per definition inte i något fall är tillämpligt på liknande inhemska varor inte kan anses förenligt med diskrimineringsförbudet i artikel 95 i fördraget. Ett sådant system har således till verkan att på förhand utesluta de inhemska varorna från det mer betungande beskattningssystemet (se dom av den 15 mars 1983 i mål 319/81, kommissionen mot Italien, Rec. 1983, s. 601, punkt 17). På samma sätt har domstolen redan fastslagit att en differentierad beskattning inte är förenlig med gemenskapsrätten om de produkter som beskattas högst till sin natur är importerade varor (se dom av den 4 mars 1986 i mål 106/84, kommissionen mot Danmark, Rec. 1986, s. 833, punkt 21).
- 31 Detsamma gäller, och i ännu högre grad, en differentierad beskattning där det är själva importen som är kriteriet för åläggande av den högre skatten eller avgiften och där följaktligen per definition inga inhemska varor omfattas av den mest betungande beskattningen.

- 32 Att en differentierad beskattning är av diskriminerande art kan i vilket fall som helst inte rättfärdigas av allmänna hänsyn till skillnader mellan de internationella transporternas respektive inrikestransporternas förmåga att tåla en bestämd skatt utan att användningen av sjötransporter minskar till förmån för andra transportslag samt till skillnader i dimension hos de fartyg som används för inrikes respektive internationell transport.
- 33 Även om det skulle antas att sådana hänsyn kunde rättfärdiga en skillnad i beskattning måste det nämligen konstateras att de inte tillämpas på ett objektivt sätt i ett sådant system som det är fråga om i målet vid den nationella domstolen, eftersom det nämnda systemet på förhand utesluter att inrikes transport som utförs på samma villkor som internationell transport skall beskattas på samma sätt som denna och tvärtom.
- 34 Det framgår av domstolens rättspraxis (se bland annat dom av den 26 juni 1991 i mål C-152/89, kommissionen mot Luxemburg, Rec. 1991, s. I-3141, punkt 20—25) att ett beskattningssystem skall anses förenligt med artikel 95 i fördraget endast om det fastställs att det är organiserat så, att det under alla omständigheter är uteslutet att importerade varor beskattas högre än inhemska varor och att det således inte i något fall får diskriminerande effekter.
- 35 Vad beträffar frågan om huruvida en sådan diskriminerande avgift som den i målet vid den nationella domstolen faller utanför förbudet i artikel 95 i fördraget av det skälet att den utgör ersättning för en tjänst, är det tillräckligt att erinra om att enligt domstolens rättspraxis, som har återopats av svarandehamnarna och trafikministeriet (se bland annat dom av den 25 januari 1977 i mål 46/76, Bauhuis, Rec. 1977, s. 5, punkt 11, och av den 21 mars 1991 i mål C-209/89, kommissionen mot Italien, Rec. 1991, s. I-1575, punkt 9), medför den omständigheten att en påлага utgör ersättning för en tjänst som faktiskt tillhandahållits den ekonomiske aktören, och att ersättningen står i proportion till tjänsten, endast att pålagan inte kan betecknas som en avgift med motsvarande verkan som en tull, i den mening som avses i artikel 9 och följande artiklar i fördraget, men inte att den faller utanför förbudet mot alla diskriminerande interna skatter och avgifter i artikel 95 i fördraget.

- 36 Svarandehamnarna och trafikministeriet har även gjort gällande att en sådan avgift som den i målet vid den nationella domstolen faller utanför tillämpningen av och förbudet i artikel 95 i fördraget, eftersom syftet med den är att uppnå legitima transportpolitiska mål, nämligen dels att finansiera handelshamnarna, dels att belasta långväga sjötransporter proportionellt hårdare än närtrafik. De har tillagt att det framgår av bland annat domstolens dom av den 13 december 1989 i mål C-49/89, *Corsica Ferries France* (Rec. 1989, s. 4441), att sådana avgifter som tjänar transportpolitiska mål skall bedömas mot bakgrund av fördragets regler om transporter, bland annat artikel 84.2, och rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1).
- 37 I det avseendet skall det först framhållas att den omständigheten att en skatt eller avgift utgör en särskild avgift eller en avgift som har införts för ett särskilt ändamål varken kan hindra att den faller inom tillämpningsområdet för artikel 95 i fördraget (se dom av den 22 mars 1977 i mål 74/76, *Iannelli och Volpi*, Rec. 1977, s. 557, punkt 19) eller i förekommande fall det förbud som föreskrivs i den bestämmelsen.
- 38 Det är vidare av vikt att understryka att en sådan avgift som den som är omtvistad i målet vid den nationella domstolen läggs på produkterna och bärs av mottagaren eller avsändaren av varorna även om den tas ut vid det tillfälle då de transporteras eller då handelshamnarna används och först betalas av fartyget eller dess lokala ombud.
- 39 Av detta följer att varken den ovan nämnda domen i målet *Corsica Ferries France*, som gällde passagerare som hade satts i land, tagits ombord eller bytt fartyg i vissa kusthamnar och som hade ställts under skeppsredarens ansvar, eller förordning nr 4055/86, som reglerar friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land, är av den arten att de hindrar att artikel 95 i fördraget tillämpas.

- 40 Domstolen har för övrigt redan fastslagit att en avgift som tas ut på transporter bland annat på grundval av det fraktade godsets vikt omfattas av artikel 95 i fördraget, och i den mån den omedelbart återverkar på den inhemska och den importerade varans pris skall den tillämpas på ett sådant sätt att de importerade varorna inte diskrimineras (se dom av den 16 februari 1977 i mål 20/76, Schöttle & Söhne, Rec. 1977, s. 247, punkterna 15 och 16).
- 41 Vad beträffar frågan om huruvida den omtvistade avgiftens oförenlighet med artikel 95 i fördraget påverkar hela importtillägget eller enbart den höjning av tillägget som skett efter Konungariket Danmarks anslutning till Europeiska gemenskaperna, skall det först konstateras att det i akten om anslutningsvillkoren och anpassningarna av fördragen (EGT L 73, 1972, s. 14) inte förekommer någon övergångs- eller undantagsbestämmelse avseende tillämpningen av artikel 95 i fördraget. Denna bestämmelse var följaktligen tillämplig på Danmark från och med denna stats anslutning till Europeiska gemenskaperna.
- 42 Vidare finns det skäl att erinra om att det följer av domstolens rättspraxis att en avgift som är oförenlig med artikel 95 i fördraget är förbjuden om den är diskriminerande, till skada för den importerade produkten (se dom av den 27 februari 1980 i mål 68/79, Just, Rec. 1980, s. 501, punkt 14, och av den 27 oktober 1993 i mål C-72/92, Scharbatke, Rec. 1993, s. I-5509, punkt 10).
- 43 Av detta följer att en sådan avgift som det är fråga om i målet vid den nationella domstolen skall anses oförenlig med artikel 95 och förbjuden enligt den bestämmelsen endast upp till beloppet av det tillägg som läggs på importerade varor.
- 44 Under dessa förhållanden skall de fyra första frågorna följaktligen besvaras så, att det strider mot artikel 95 i fördraget att en medlemsstat tar ut ett importtillägg på 40 procent då varor importeras med fartyg från en annan medlemsstat, vilket

tillägg läggs på den allmänna varuavgift som tas ut på varor som lastas, lossas eller på annat sätt tas ombord eller ilandsätts i den förstnämnda medlemsstatens hamnar eller i det muddrade hamninloppet till dessa hamnar.

Den femte frågan

- 45 Med denna fråga vill den nationella domstolen i huvudsak ha klarhet i om det enligt gemenskapsrätten är tillåtet att det på ett återbetalningskrav som grundas på en överträdelse av artikel 95 i fördraget tillämpas en nationell regel, enligt vilken rätten att väcka talan vid domstol om återbetalning av avgifter som inbetalats utan grund preskriberas efter en frist på fem år, även om denna regel därmed får den effekten att den helt eller delvis hindrar återbetalning av de nämnda avgifterna.
- 46 I det avseendet skall det först erinras om att enligt fast rättspraxis ankommer det, i avsaknad av gemenskapsrättslig reglering på området, på varje medlemsstat att i sin nationella rättsordning reglera förfarandena för talan om återbetalning av belopp som inbetalats utan grund. Dessa förfaranden får emellertid varken vara mindre förmånliga än de som avser liknande talan som grundas på nationell rätt eller under några omständigheter vara utformade så, att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av gemenskapsrätten (se bland annat dom av den 14 december 1995 i mål C-312/93, Peterbroeck, REG 1995, s. I-4599, punkt 12, och av den 8 februari 1996 i mål C-212/94, FMC m. fl., REG 1996, s. I-389, punkt 71).
- 47 Denna rättspraxis är även tillämplig på de tidsfrister för väckande av talan vid äventyr av preklusion som föreskrivs i nationell lagstiftning (se, förutom de ovan nämnda domarna i målen FMC m. fl. och Emmott, bland annat domar av den 16 december 1976 i mål 33/76, Rewe, Rec. 1976, s. 1989, samt i mål 45/76, Comet, Rec. 1976, s. 2043).

- 48 Det är vidare av vikt att erinra om att det framgår av rättspraxis och särskilt av de ovan nämnda domarna i målen Rewe och Comet att fastställande av skäliga tidsfrister för väckande av talan vid äventyr av preklusion, vilket utgör en tillämpning av den grundläggande rättssäkerhetsprincipen, uppfyller de två villkor som avses ovan och kan således inte anses medföra att det i praktiken blir omöjligt eller orimligt svårt att utöva de rättigheter som följer av gemenskapsrätten, även om den omständigheten att dessa frister löper ut per definition medför att den talan som har väckts helt eller delvis avvisas.
- 49 Det skall slutligen konstateras att en sådan preskriptionstid på fem år som den i målet vid den nationella domstolen skall betecknas som skälig.
- 50 Av vad som har anförts ovan följer att tillämpningen av en sådan tidsfrist på återbetalningskrav som grundas på en överträdelse av artikel 95 i fördraget inte strider mot gemenskapsrätten på dess nuvarande stadium, även om tidsfristen har den effekten att den helt eller delvis hindrar den begärda återbetalningen.
- 51 I motsats till vad Haahr Petroleum har gjort gällande vid den nationella domstolen samt i sitt yttrande till EG-domstolen medför inte domen i det ovan nämnda målet Emmott att denna slutsats inte skulle gälla.
- 52 I punkt 17 i domen i målet Emmott har nämligen domstolen uttryckligen erinrat om den princip enligt vilken fastställandet av en skälig tidsfrist för väckande av talan vid äventyr av preklusion uppfyller de villkor som uppställs i ovannämnda rättspraxis. Det var enbart på grund av direktivens särpräglade art och med hänsyn till omständigheter som var utmärkande för det målet som domstolen i punkt 23 fastslog att den försumliga medlemsstaten, fram till den tidpunkt då de rättigheter som en enskild har genom bestämmelserna i ett direktiv på ett riktigt sätt har införlivats med den nationella rätten, inte kan invända att en talan mot denna medlemsstat av en enskild som åberopar skyddet av de rättigheter som denne har genom bestämmelserna i ett direktiv har väckts för sent, vilket innebär att en frist för talans väckande enligt nationell rätt inte kan börja löpa förrän vid den tidpunkten.

- 53 Eftersom det återbetalningskrav som avses i den femte tolkningsfrågan inte grundas på den direkta effekten av en bestämmelse i ett direktiv som införlivats med den nationella rätten på ett felaktigt sätt, utan på den direkta effekten av en bestämmelse i fördraget, skall denna fråga besvaras så, att det inte strider mot gemenskapsrätten att det på ett återbetalningskrav som grundas på en överträdelse av artikel 95 i fördraget tillämpas en nationell regel, enligt vilken rätten att väcka talan vid domstol om återbetalning av avgifter som inbetalats utan grund preskriberas efter en frist på fem år, även om denna regel därmed får den effekten att den helt eller delvis hindrar återbetalning av de nämnda avgifterna.

Rättegångskostnader

- 54 De kostnader som har förorsakats den brittiska regeringen och Europeiska gemenskapernas kommission, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 8 mars 1994 förts vidare av Østre Landsret — följande dom:

- 1) Det strider mot artikel 95 i EEG-fördraget att en medlemsstat tar ut ett importtillägg på 40 procent då varor importeras med fartyg från en annan medlemsstat, vilket tillägg läggs på den allmänna varuavgift som tas ut på

varor som lastas, lossas eller på annat sätt tas ombord eller ilandsätts i den förstnämnda medlemsstatens hamnar eller i det muddrade hamninloppet till dessa hamnar.

- 2) Det strider inte mot gemenskapsrätten att det på ett återbetalningskrav som grundas på en överträdelse av artikel 95 i fördraget tillämpas en nationell regel, enligt vilken rätten att väcka talan vid domstol om återbetalning av avgifter som inbetalats utan grund preskriberas efter en frist på fem år, även om denna regel därmed får den effekten att den helt eller delvis hindrar återbetalning av de nämnda avgifterna.

Mancini

Murray

Kapteyn

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 17 juli 1997.

R. Grass

G.F. Mancini

Justitiesekreterare

Ordförande på sjätte avdelningen