

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Sechste Kammer)
17. Juli 1997 *

In der Rechtssache C-90/94

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EG-Vertrag vom Østre Landsret
(Dänemark) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Haahr Petroleum Ltd

gegen

Åbenrå Havn,

Ålborg Havn,

Horsens Havn,

Kastrup Havn NKE A/S,

Næstved Havn,

Odense Havn,

Struer Havn,

* Verfahrenssprache: Dänisch.

Vejle Havn,

Streithelfer: **Trafikministeriet,**

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 9 bis 13, 84 und 95 EWG-Vertrag

erläßt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten G. F. Mancini sowie der Richter J. L. Murray und P. J. G. Kapteyn (Berichterstatter),

Generalanwalt: F. G. Jacobs
Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Haahr Petroleum Ltd, vertreten durch Rechtsanwalt Lars N. Vistesén, Kopenhagen,
- der Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn und Vejle Havn, vertreten durch Rechtsanwälte Per Magid und Jeppe Skadhauge, Kopenhagen,
- des Trafikministeriet (dänisches Verkehrsministerium), vertreten durch Rechtsanwalt Karsten Hagel-Sørensen, Kopenhagen,

- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, als Bevollmächtigte, Beistand: Barrister Stephen Richards und Rhodri Thompson,
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Anders Christian Jessen und Enrico Traversa, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Haahr Petroleum Ltd, vertreten durch Rechtsanwälte Isi Foighel, Kopenhagen, und Lars N. Vistesen, der Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn und Vejle Havn, vertreten durch Rechtsanwälte Per Magid und Jeppe Skadhauge, des Trafikministeriet, vertreten durch Rechtsanwalt Karsten Hagel-Sørensen, und der Kommission, vertreten durch Anders C. Jessen, Enrico Traversa und Richard Lyal, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte, in der Sitzung vom 9. Januar 1997,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 27. Februar 1997,

folgendes

Urteil

- 1 Das Østre Landsret hat mit Beschluß vom 8. März 1994, beim Gerichtshof eingegangen am 15. März 1994, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag mehrere Fragen nach der Auslegung der Artikel 9 bis 13, 84 und 95 EWG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorgelegt.
- 2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit zwischen der Haahr Petroleum Ltd (im folgenden: Haahr Petroleum), einer Gesellschaft, die mit Benzin und anderen

Ölprodukten handelt, und den Verkehrshäfen von Åbenrå, Ålborg, Horsens, Kastrup, Næstved, Odense, Struer und Vejle (im folgenden: beklagte Verkehrshäfen), in dem es darum geht, daß bis zum 31. März 1990 von diesen Häfen ein Einfuhrzuschlag von 40 % erhoben wurde, um den sich bei aus dem Ausland eingeführten Waren die Warenabgabe erhöhte, die in Dänemark auf alle Waren erhoben wird, die in dänischen Verkehrshäfen oder in den vertieften Fahrrinnen der Zufahrten zu diesen Häfen verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft werden.

- 3 In Dänemark erteilt der Verkehrsminister die Genehmigung zur Einrichtung eines Verkehrshafens, d. h. eines Hafens, der der Abfertigung von Waren, Fahrzeugen und Personen dient. Nach den Eigentumsverhältnissen und dem Verwaltungssystem kann unterschieden werden zwischen Häfen unter kommunaler Verwaltung, die selbständige öffentliche Rechtssubjekte der Gemeinden sind, dem Hafen von Kopenhagen, der eine besondere Rechtsgrundlage hat, den staatlichen Häfen, die dem Verkehrsministerium unterstehen, und den privaten Häfen, die von den Hafeneigentümern entsprechend den in der fraglichen Genehmigung aufgeführten Bedingungen verwaltet werden.

- 4 Die Häfen beziehen einen Teil ihrer Einnahmen aus Abgaben, die die Benutzer für ihre Benutzung zahlen. So sind für das Anlaufen des Hafens sowie für die Ver- und Ausschiffung von Waren, Fahrzeugen und Personen Schiffs- und Warenabgaben zu entrichten. Besondere Abgaben werden für die Inanspruchnahme von Kränen, Speichern und Lagerplätzen erhoben.

- 5 Nach dem Gesetz Nr. 239 vom 12. Mai 1976 über die Verkehrshäfen (*Lovtidende A 1976, S. 587*), das bis zum 31. Dezember 1990 galt, wurden die Schiffs- und Warenabgaben vom zuständigen Minister (jetzt vom Verkehrsminister) nach Verhandlung mit der jeweiligen Direktion der Verkehrshäfen festgesetzt. Nach der Praxis des Ministeriums wurden die Gebührenberechnungen auf der Grundlage der wirtschaftlichen Situation der 22 nach dem Verkehrsvolumen bedeutendsten Provinzverkehrshäfen vorgenommen, und zwar so, daß sie die Ausgaben für

Betrieb und Instandhaltung der Häfen sowie eine angemessene Selbstfinanzierung der notwendigen Erweiterungen und Modernisierungen deckten.

- 6 Die Schiffs- und Warenabgaben wurden in eine Gebührenordnung für jeden einzelnen Hafen aufgenommen, die in Übereinstimmung mit einer vom zuständigen Minister für sämtliche Verkehrshäfen festgelegten gemeinsamen Gebührenordnung erstellt wurde.
- 7 Nach der zur maßgeblichen Zeit geltenden Regelung war die Schiffsabgabe von allen Schiffen, Wasserfahrzeugen und allem schwimmendem Gerät für das Liegen im Hafen oder in den vertieften Fahrrinnen der Hafenzufahrt zu entrichten. Sie errechnete sich aus einem festen Betrag je Bruttoregistertonne (BRT) oder Bruttotonne (BT), entweder für jedes Anlaufen des Hafens oder als Monatsabgabe. Schiffe unter 100 BRT/BT waren von der Schiffsabgabe befreit.
- 8 Die Warenabgabe war für alle Waren zu entrichten, die im Hafen oder in den vertieften Fahrrinnen der Hafenzufahrt verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft wurden. Sie belief sich auf einen bestimmten Betrag je Tonne. Für bestimmte Waren waren Befreiungen oder Sondertarife vorgesehen. Nach dieser Regelung war die Warenabgabe von dem Schiff oder seinem örtlichen Agenten vor dem Auslaufen des Schiffes zu zahlen; abgabepflichtig waren jedoch der Empfänger und der Versender der Waren, auf die die Abgabe abgewälzt werden konnte.
- 9 Zur maßgeblichen Zeit wurde die Abgabe auf aus dem Ausland eingeführte Waren um 40 % erhöht. Aus dem Vorlagebeschluß geht hervor, daß dieser Einfuhrzuschlag von 40 % 1956 im Zusammenhang mit einer allgemeinen Anpassung der Hafengebühren aufgrund eines Berichts der 1954 vom Ministerium für Öffentliche Arbeiten eingesetzten Hafen- und Brückenkommission eingeführt worden war.

- 10 Nach Ansicht dieser Kommission sollten die als erforderlich angesehenen Gebührenerhöhungen sowohl die Schiffs-als auch die Warenabgaben erfassen, doch seien sie „so vorzunehmen, daß ihr Ziel — die Erhöhung der Hafeneinnahmen — nicht dadurch vereitelt wird, daß sich der Verkehr ganz oder teilweise von den Häfen verlagert und die Güter immer stärker auf der Straße oder auf der Schiene versandt werden“. Hinsichtlich der Warenabgaben schlug die Hafen- und Brückenkommission auch vor, „sich auf den Außenhandel [zu] konzentrieren ..., da der größte Teil der Waren, die aus dem Ausland eingeführt oder dorthin ausgeführt werden, naturgemäß auf dem Seeweg befördert werden und die Gefahr, daß dieser Verkehr sich nur wegen der Erhöhung der Warenabgaben von den Häfen zurückzieht, deshalb in gewissem Grad außer Betracht bleiben kann“. Die Kommission ging außerdem davon aus, es sei „am zweckmäßigsten, den Teil der Mehreinnahmen, der durch Warenabgaben erzielt werden soll, allein durch eine Erhöhung der Abgaben auf eingeführte Waren aufzubringen“, da die Abgabe auf eingeführte Waren, z. B. auf Dünge- und Futtermittel für die Landwirtschaft und auf Rohstoffe für die Industrie, niedriger sei als die auf die Fertigwaren und da sich die Erhöhung der Abgabe auf den Import in den betreffenden Wirtschaftsbereichen sehr viel weniger auswirken werde als eine Erhöhung der Abgaben auf den Export. Die Gefahr einer Verlagerung des inländischen Verkehrs von den Häfen auf den Landweg veranlaßte die Hafen- und Brückenkommission schließlich zu dem Vorschlag, die kleineren Schiffe von der geplanten Erhöhung der Schiffsabgaben auszunehmen und die Schiffe bis zu 100 Tonnen von den niedrigeren Schiffsabgaben profitieren zu lassen, die normalerweise Schiffen von weniger als 100 Tonnen eingeräumt worden waren.
- 11 Der Einfuhrzuschlag von 40 % wurde mit Wirkung vom 1. April 1990 vom Verkehrsminister abgeschafft.
- 12 In der Zeit von 1984 bis zur Abschaffung des Einfuhrzuschlags am 31. März 1990 führte die Haahr Petroleum Rohöl und Benzin aus anderen Mitgliedstaaten und aus Drittländern über die beklagten Verkehrshäfen zur Raffination und zum Weiterverkauf nach Dänemark ein. Alle diese Häfen stehen unter kommunaler Verwaltung, nur der Hafen von Kastrup ist ein privater Hafen.

- 13 Mit Klageschrift, die am 5. November 1991 beim Østre Landsret einging, beantragte die Haahr Petroleum, die beklagten Verkehrshäfen zu verurteilen, den in der Zeit vom 1. Januar 1984 bis zum 31. März 1990 erhobenen Einfuhrzuschlag in Höhe von insgesamt 9,6 Millionen DKR an sie zurückzuzahlen.
- 14 Die Haahr Petroleum machte unter Berufung auf die Artikel 9 und 12 des Vertrages geltend, daß der streitige Einfuhrzuschlag eine Abgabe zollgleicher Wirkung sei und daß das Königreich Dänemark seit dem 1. Januar 1973 weder Zölle noch Abgaben gleicher Wirkung habe erheben dürfen. Unter Hinweis auf das Urteil des Gerichtshofes vom 13. Dezember 1973 in den verbundenen Rechtssachen 37/73 und 38/73 (Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders, Slg. 1973, 1609) zu den Artikeln 18 bis 28 und 113 EWG-Vertrag vertrat die Haahr Petroleum außerdem die Ansicht, „daß die Mitgliedstaaten vom Inkrafttreten des Gemeinsamen Zolltarifs an ... nicht einseitig neue Abgaben einführen oder seit diesem Zeitpunkt bestehende Abgaben erhöhen dürfen“. Schließlich machte die Haahr Petroleum geltend, daß ihre Klage nicht nach den nationalen Verjährungsvorschriften (die eine Verjährungsfrist von fünf Jahren vorsehen) verjährt sei, da eine auf dem Gemeinschaftsrecht beruhende Forderung nicht nur dann nicht verjährt sein könne, wenn der Grund für ihre späte Geltendmachung in einer zu späten Umsetzung einer gemeinschaftsrechtlichen Bestimmung in das nationale Recht liege (Urteil vom 25. Juli 1991 in der Rechtssache C-208/90, Emmott, Slg. 1991, I-4269), sondern auch dann nicht, wenn die Forderung auf einer zu späten Abschaffung einer gemeinschaftsrechtswidrigen nationalen Regelung beruhe.
- 15 Die beklagten Verkehrshäfen vertraten die Ansicht, daß der Einfuhrzuschlag entweder nach Titel IV des Vertrages über den Verkehr — wie das zur Unterstützung ihrer Anträge dem Rechtsstreit beigetretene Verkehrsministerium ausgeführt habe — oder nach Artikel 95 des Vertrages zu beurteilen sei, da der Zuschlag von 40 % Bestandteil der Warenabgabe und diese wiederum Bestandteil einer allgemeinen inländischen Abgabenregelung gewesen sei, bei der die Differenzierung der Sätze den Vorschriften des Vertrages entsprochen habe. Außerdem sei die Forderung der Haahr Petroleum bezüglich der vor dem 5. November 1986 (also fünf Jahre vor der Klageerhebung beim Østre Landsret) gezahlten Abgaben verjährt, und es seien im vorliegenden Fall keine Umstände ersichtlich, die eine Ausnahme von den allgemeinen Vorschriften des einschlägigen nationalen Rechts rechtfertigen könnten.

- 16 Das Verkehrsministerium machte geltend, daß die fraglichen Abgaben ein verkehrspolitisches Ziel gehabt hätten, da die Einheitlichkeit der Abgaben bezweckt habe, den Wettbewerb zwischen den Häfen und dem inländischen Güterverkehr auf der Straße aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, daß die Häfen sich nicht bei den Abgaben gegenseitig Konkurrenz machten, und da der Einfuhrzuschlag dazu gedient habe, die Finanzierung der Häfen zu gewährleisten, ohne daß sich der Verkehr deswegen auf die Straße oder die Schiene verlagern würde. Daß der Einfuhrzuschlag nicht die Wareneinfuhr belasten sollen, sondern die Verkehrsform betroffen habe, ergebe sich daraus, daß der wichtigste internationale Hafen, nämlich der von Kopenhagen, diese Abgabe nicht erhoben habe.
- 17 Unter diesen Umständen hat das Østre Landsret beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
- 1) Ist der besondere Einfuhrzuschlag von 40 % zu der allgemein erhobenen Warenabgabe als von den Vorschriften des EWG-Vertrags über die Zollunion, u. a. den Artikeln 9 bis 13, oder als von Artikel 95 umfaßt anzusehen?
 - 2) Sind die Vorschriften des EWG-Vertrags über die Zollunion, u. a. die Artikel 9 bis 13, oder Artikel 95 dahin auszulegen, daß es mit diesen Bestimmungen unvereinbar ist, einen besonderen Einfuhrzuschlag von 40 % zu einer allgemein erhobenen Warenabgabe zu erheben, wenn der Einfuhrzuschlag nur auf Waren erhoben wird, die aus dem Ausland kommen?
 - 3) Wenn die zweite Frage zu bejahen ist: Unter welchen Voraussetzungen kann eine solche Abgabe unter dem Gesichtspunkt des Entgelts oder unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten nach Artikel 84 Absatz 2 gerechtfertigt werden?
 - 4) Erfasst eine eventuelle Unvereinbarkeit mit dem EWG-Vertrag den gesamten besonderen Einfuhrzuschlag, der nach dem Beitritt Dänemarks zum EWG-Vertrag erhoben wird, oder nur die Erhöhung dieses Zuschlags, die nach dem genannten Zeitpunkt stattgefunden hat?

- 5) Kann, wenn festgestellt wird, daß der Einfuhrzuschlag mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar ist, eine eventuelle Rückforderung nach den innerstaatlichen Verjährungsvorschriften verjährt sein, was ganz oder teilweise zur Folge hat, daß der Einfuhrzuschlag nicht zurückgefordert werden kann?

Zur ersten, zweiten, dritten und vierten Frage

- 18 Mit seinen ersten vier Fragen, die zusammen zu prüfen sind, begehrt das nationale Gericht Auskunft über den Begriff der Abgaben zollgleicher Wirkung im Sinne der Artikel 9 bis 13 des Vertrages und über den Begriff der diskriminierenden inländischen Abgaben im Sinne des Artikels 95 des Vertrages im Hinblick auf den Fall, daß ein Mitgliedstaat bei der Einfuhr von Waren aus einem anderen Mitgliedstaat per Schiff einen Einfuhrzuschlag von 40 % zu der Warenabgabe erhebt, die allgemein für Waren zu entrichten ist, die in den Häfen oder in den vertieften Fahrrinnen der Hafenzufahrten des ersten Mitgliedstaats verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft werden.
- 19 Insoweit ist daran zu erinnern, daß nach ständiger Rechtsprechung (vgl. insbesondere Urteil vom 2. August 1993 in der Rechtssache C-266/91, CELBI, Slg. 1993, I-4337, Randnr. 9) die Vorschriften über Abgaben gleicher Wirkung und diejenigen über diskriminierende inländische Abgaben nicht kumulativ anwendbar sind, so daß ein und dieselbe Abgabe nach dem System des Vertrages nicht gleichzeitig in diese beiden Kategorien fallen kann.
- 20 Außerdem stellt nach ständiger Rechtsprechung (vgl. insbesondere Urteil vom 7. Dezember 1995 in der Rechtssache C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, Slg. 1995, I-4385, Randnr. 28) jede den Waren wegen des Überschreitens der Grenze einseitig auferlegte finanzielle Belastung, wenn sie kein Zoll im eigentlichen Sinne ist, unabhängig von ihrer Bezeichnung und der Art ihrer Erhebung eine Abgabe gleicher Wirkung im Sinne der Artikel 9, 12, 13 und 16 EWG-Vertrag dar. Eine solche

Belastung entzieht sich jedoch dieser Qualifizierung, wenn sie Bestandteil einer allgemeinen inländischen Abgabenregelung ist, die Gruppen von Waren systematisch nach objektiven Kriterien betrifft, die unabhängig von der Herkunft der Waren gelten; in diesem Fall fällt sie in den Anwendungsbereich von Artikel 95 des Vertrages.

- 21 Hierzu ist erstens festzustellen, daß eine Abgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige allgemeine Warenabgabe insbesondere zusammen mit der Schiffsabgabe Bestandteil einer allgemeinen Regelung inländischer Abgaben ist, die für die Benutzung der Verkehrshäfen und ihrer Einrichtungen zu entrichten sind.

- 22 Zweitens wird diese Abgabe, von bestimmten befreiten Waren abgesehen, auf alle Waren erhoben, die in den Verkehrshäfen verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft werden, unabhängig davon, ob die Waren aus einem anderen Mitgliedstaat oder aus einem anderen Verkehrshafen desselben Mitgliedstaats in den Hafen gelangen.

- 23 Drittens wird die Abgabe zum gleichen Zeitpunkt und nach denselben objektiven Kriterien, nämlich bei der Ver- oder Ausschiffung und je nach Art und Gewicht der Waren, auf nationale wie auf eingeführte Waren erhoben.

- 24 Viertens ist ein Einfuhrzuschlag wie der im Ausgangsverfahren streitige, um den sich die allgemeine Warenabgabe erhöht, wenn sie auf eingeführte Waren erhoben wird, Bestandteil der Abgabe selbst und stellt keine unterschiedliche Abgabe dar, wenn der Betrag des Zuschlags durch einen Prozentsatz der Abgabe ausgedrückt wird und beide aufgrund derselben Rechtsgrundlage zum gleichen Zeitpunkt und nach denselben Kriterien von denselben Dienststellen erhoben und die Einnahmen daraus an denselben Empfänger abgeführt werden.

- 25 Unter diesen Umständen kann die Tatsache, daß der Einfuhrzuschlag per definitionem nur auf eingeführte Waren erhoben wird und daß sich der Betrag der zu erhebenden Abgabe daher nach dem Ursprung der Waren bestimmt, weder die Abgabe im allgemeinen noch den Zuschlag im besonderen dem Anwendungsbereich von Artikel 95 des Vertrages entziehen, so daß deren Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht nach dieser Bestimmung und nicht nach den Artikeln 9 bis 13 des Vertrages zu beurteilen ist.
- 26 Nach ständiger Rechtsprechung ist Artikel 95 des Vertrages nur auf Erzeugnisse anwendbar, die aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden, und gegebenenfalls auf Erzeugnisse, die aus Drittländern stammen und sich in den Mitgliedstaaten im freien Verkehr befinden. Daher ist diese Bestimmung auf unmittelbar aus Drittländern eingeführte Erzeugnisse unanwendbar (vgl. insbesondere Urteil vom 13. Juli 1994 in der Rechtssache C-130/92, OTO, Slg. 1994, I-3281, Randnr. 18).
- 27 Außerdem ist es den Mitgliedstaaten nach Artikel 95 verboten, auf Waren aus anderen Mitgliedstaaten unmittelbar oder mittelbar höhere inländische Abgaben zu erheben, als gleichartige inländische Waren zu tragen haben, oder Abgaben, die geeignet sind, andere nationale Produktionen zu schützen. Gegen dieses Diskriminierungsverbot des Artikels 95 verstößt daher eindeutig die Erhebung einer Abgabe, die bei eingeführten Waren höher ist als bei inländischen Waren, oder eines Zuschlags, um den sich die auf inländische und eingeführte Waren erhobene Abgabe erhöht.
- 28 Die beklagten Verkehrshäfen machen jedoch geltend, daß der Einfuhrzuschlag eine Differenzierung der Warenabgabe darstelle, die mit Artikel 95 des Vertrages, wie er vom Gerichtshof ausgelegt worden sei, insoweit vereinbar sei, als diese Differenzierung auf objektiven Kriterien beruhe. Diese Differenzierung sei insbesondere aus zwei Gründen gerechtfertigt, nämlich weil der internationale Seeverkehr im Rahmen des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsmitteln eher in der Lage sei, die Belastung zu tragen, die dieser Zuschlag darstelle, und weil der Transport im allgemeinen mit größeren Schiffen erfolge, die die Hafeneinrichtungen stärker beanspruchten als die für nationale Transporte verwendeten kleineren Schiffe. Unter

demselben Aspekt vertritt das Verkehrsministerium die Auffassung, daß der Zuschlag keine unzulässige Diskriminierung sei, da er ein Entgelt für zusätzliche allgemeine Kosten darstelle, die für die Häfen mit den Leistungen verbunden seien, die den bei Einfuhren verwendeten größeren Schiffe erbracht würden.

- 29 Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. insbesondere Urteil vom 7. April 1987 in der Rechtssache 196/85, Kommission/Frankreich, Slg. 1987, 1597, Randnr. 6) beschränkt das Gemeinschaftsrecht zwar beim derzeitigen Stand seiner Entwicklung nicht die Freiheit der Mitgliedstaaten, ein differenziertes Steuersystem für bestimmte, sogar im Sinne von Artikel 95 Absatz 1 des Vertrages gleichartige Erzeugnisse nach Maßgabe objektiver Kriterien, wie der Art der verwendeten Ausgangsstoffe oder der angewandten Herstellungsverfahren, zu errichten. Solche Differenzierungen sind jedoch nur mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar, wenn sie wirtschaftspolitische Ziele verfolgen, die ihrerseits mit den Erfordernissen des Vertrages und des abgeleiteten Rechts vereinbar sind, und wenn ihre Modalitäten geeignet sind, jede unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung von Einfuhren aus anderen Mitgliedstaaten und jeden Schutz inländischer konkurrierender Produktionen auszuschließen.
- 30 So hat der Gerichtshof bereits entschieden, daß ein Kriterium für eine erhöhte Besteuerung, das per definitionem niemals auf gleichartige inländische Erzeugnisse anwendbar ist, keinesfalls als mit dem Diskriminierungsverbot des Artikels 95 des Vertrages vereinbar angesehen werden kann. Durch eine solche Regelung werden die inländischen Erzeugnisse von vornherein von der höheren Besteuerung ausgenommen (vgl. Urteil vom 15. März 1983 in der Rechtssache 319/81, Kommission/Italien, Slg. 1983, 601, Randnr. 17). Ebenso hat er bereits entschieden, daß eine differenzierte Besteuerung nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist, wenn die am höchsten besteuerten Erzeugnisse ihrer Art nach eingeführte Erzeugnisse sind (vgl. Urteil vom 4. März 1986 in der Rechtssache 106/84, Kommission/Dänemark, Slg. 1986, 833, Randnr. 21).
- 31 Das gleiche gilt erst recht für eine differenzierte Besteuerung, bei der die Einfuhr selbst das Kriterium für die erhöhte Besteuerung bildet und die daher per definitionem alle inländischen Erzeugnisse von der höheren Besteuerung ausnimmt.

- 32 Jedenfalls ist der diskriminierende Charakter einer differenzierten Besteuerung nicht durch allgemeine Erwägungen zu rechtfertigen, die sich auf die bestehenden Unterschiede zwischen dem internationalen und dem nationalen Verkehr hinsichtlich seiner Kapazität, eine bestimmte steuerliche Belastung zu tragen, ohne daß sich der Seeverkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert, und hinsichtlich der Dimensionen der bei nationalen oder bei internationalen Transporten verwendeten Schiffe beziehen.
- 33 Selbst wenn solche Erwägungen eine unterschiedliche Besteuerung rechtfertigen könnten, ändert dies nichts daran, daß sie bei einer Regelung wie der im Ausgangsverfahren streitigen nicht objektiv angewandt werden, da es nach dieser Regelung von vornherein ausgeschlossen ist, daß nationale Transporte, die unter denselben Bedingungen durchgeführt werden wie internationale Transporte, genauso besteuert werden wie diese und umgekehrt.
- 34 Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes (vgl. insbesondere Urteil vom 26. Juni 1991 in der Rechtssache C-152/89, Kommission/Luxemburg, Slg. 1991, I-3141, Randnrn. 20 bis 25) ergibt sich, daß ein Steuersystem nur dann als mit Artikel 95 des Vertrages vereinbar angesehen werden kann, wenn feststeht, daß seine Ausgestaltung es unter allen Umständen ausschließt, daß eingeführte Waren höher besteuert werden als einheimische Waren, und daß es daher auf keinen Fall diskriminierende Wirkungen hat.
- 35 Bezüglich der Frage, ob eine diskriminierende Abgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige als Entgelt für eine Dienstleistung nicht unter das Verbot des Artikels 95 des Vertrages fallen könnte, ist lediglich daran zu erinnern, daß nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes, auf die sich die beklagten Verkehrshäfen und das Verkehrsministerium berufen (vgl. insbesondere Urteile vom 25. Januar 1977 in der Rechtssache 46/76, Bauhuis, Slg. 1977, 5, Randnr. 11, und vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-209/89, Kommission/Italien, Slg. 1991, I-1575, Randnr. 9), der Umstand, daß eine finanzielle Belastung ein Entgelt für einen dem Wirtschaftsteilnehmer tatsächlich geleisteten Dienst, und zwar in einer diesem Dienst angemessenen Höhe, darstellt, nur bedeutet, daß sie nicht als Abgabe zollgleicher Wirkung im Sinne der Artikel 9 ff. des Vertrages zu qualifizieren ist, nicht aber, daß sie nicht unter das Verbot jeder diskriminierenden inländischen Besteuerung nach Artikel 95. fiele.

- 36 Die beklagten Verkehrshäfen und das Verkehrsministerium machen außerdem geltend, daß eine Abgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige nicht in den Anwendungsbereich und unter das Verbot des Artikels 95 des Vertrages falle, da mit ihr rechtmäßige verkehrspolitische Ziele verfolgt würden, nämlich zum einen die Verkehrshäfen zu finanzieren und zum anderen den Seeverkehr über weite Strecken verhältnismäßig höher zu belasten als den Verkehr über kurze Strecken. Sie fügen hinzu, daß sich insbesondere aus dem Urteil des Gerichtshofes vom 13. Dezember 1989 in der Rechtssache C-49/89 (Corsica Ferries France, Slg. 1989, 4441) ergebe, daß Abgaben, mit denen ein verkehrspolitisches Ziel verfolgt werde, anhand der Vorschriften des Vertrages über den Verkehr, insbesondere des Artikels 84 Absatz 2, und der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378, S. 1) zu beurteilen seien.
- 37 Hierzu ist festzustellen, daß es für die Anwendung des Artikels 95 des Vertrages und gegebenenfalls für das in dieser Vorschrift ausgesprochene Verbot unerheblich ist, ob es sich bei einer Steuer oder einer Gebühr um eine besondere Abgabe handelt oder ob sie einem besonderen Zweck dient (vgl. Urteil vom 22. März 1977 in der Rechtssache 74/76, Iannelli und Volpi, Slg. 1977, 557, Randnr. 9).
- 38 Außerdem wird eine Abgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige auf die Waren erhoben und vom Empfänger oder Versender der Waren entrichtet, obwohl sie anlässlich des Transports der Waren oder der Benutzung von Verkehrshäfen erhoben und zunächst vom Schiff oder seinem örtlichen Agenten entrichtet wird.
- 39 Daraus folgt, daß weder das erwähnte Urteil Corsica Ferries France, in dem es um Abgaben ging, die der Reeder für Passagiere, die in bestimmten Seehäfen eingeschifft, ausgeschifft oder umgeschifft wurden, zu entrichten hatte, noch die Verordnung Nr. 4055/86, die den freien Dienstleistungsverkehr in der Seeschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern regelt, der Anwendung des Artikels 95 des Vertrages entgegenstehen.

- 40 Im übrigen hat der Gerichtshof bereits entschieden, daß eine Abgabe, die insbesondere auf der Grundlage des Gewichts der beförderten Ware erhoben wird, unter Artikel 95 des Vertrages fällt und, soweit sie sich unmittelbar auf den Preis der inländischen und der eingeführten Waren auswirkt, nicht in der Weise erhoben werden darf, daß die eingeführten Waren diskriminiert werden (vgl. Urteil vom 16. Februar 1977 in der Rechtssache 20/76, Schöttle & Söhne, Slg. 1977, 247, Randnrn. 15 und 16).
- 41 Zu der Frage, ob die Unvereinbarkeit der streitigen Abgabe mit Artikel 95 des Vertrages den gesamten Einfuhrzuschlag oder nur die seit dem Beitritt des Königreichs Dänemark zu den Europäischen Gemeinschaften eingetretene Erhöhung dieses Zuschlags erfaßt, ist zunächst festzustellen, daß die Akte über die Beitrittsbedingungen und die Anpassungen der Verträge (ABl. 1972, L 73, S. 14) keine die Anwendung von Artikel 95 des Vertrages betreffende Übergangs- oder Ausnahmenvorschrift enthält. Diese Bestimmung war daher in Dänemark seit seinem Beitritt zu den Europäischen Gemeinschaften anwendbar.
- 42 Sodann ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes, daß eine mit Artikel 95 des Vertrages unvereinbare Abgabe verboten ist, soweit sie das eingeführte Erzeugnis in diskriminierender Weise benachteiligt (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 27. Februar 1980 in der Rechtssache 68/79, Just, Slg. 1980, 501, Randnr. 14, und vom 27. Oktober 1993 in der Rechtssache C-72/92, Scharbatke, Slg. 1993, I-5509, Randnr. 10).
- 43 Daraus folgt, daß eine Abgabe wie die im Ausgangsverfahren streitige nur hinsichtlich des auf eingeführte Waren erhobenen Zuschlags als mit Artikel 95 unvereinbar und nach dieser Bestimmung verboten anzusehen ist.
- 44 Unter diesen Umständen ist auf die ersten vier Fragen zu antworten, daß Artikel 95 des Vertrages es einem Mitgliedstaat verbietet, einen Einfuhrzuschlag von 40 % zu erheben, um den sich bei der Einfuhr von Waren aus einem anderen Mitgliedstaat per Schiff die Abgabe erhöht, die allgemein auf Waren erhoben wird, die in

den Häfen des ersten Mitgliedstaats oder in der vertieften Fahrrinne der Zufahrten zu diesen Häfen verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft werden.

Zur fünften Vorlagefrage

- 45 Mit dieser Frage möchte das nationale Gericht im wesentlichen wissen, ob es nach dem Gemeinschaftsrecht zulässig ist, auf einen Erstattungsanspruch, der auf einen Verstoß gegen Artikel 95 des Vertrages gestützt ist, eine nationale Vorschrift anzuwenden, wonach eine Klage auf Erstattung nicht geschuldeter Abgaben nach fünf Jahren verjährt, selbst wenn diese Vorschrift dazu führt, daß diese Abgaben ganz oder teilweise nicht zurückgefordert werden können.
- 46 In Ermangelung einer Gemeinschaftsregelung ist es nach ständiger Rechtsprechung Sache der internen Rechtsordnung jedes Mitgliedstaats, die Verfahrensmodalitäten der Klage auf Erstattung nicht geschuldeter Beträge zu regeln, wobei diese Modalitäten jedoch nicht ungünstiger sein dürfen als bei entsprechenden Klagen, die innerstaatliches Recht betreffen, und keinesfalls so ausgestaltet sein dürfen, daß sie die Ausübung der durch das Gemeinschaftsrecht verliehenen Rechte praktisch unmöglich machen oder übermäßig erschweren (vgl. insbesondere Urteile vom 14. Dezember 1995 in der Rechtssache C-312/93, Peterbroeck, Slg. 1995, I-4599, Randnr. 12, und vom 8. Februar 1996 in der Rechtssache C-212/94, FMC u. a., Slg. 1996, I-389, Randnr. 71).
- 47 Diese Rechtsprechung gilt auch für die nationalen Ausschlußfristen, nach deren Ablauf Klagen nicht mehr zulässig sind (vgl. außer den Urteilen FMC u. a. und Emmott, a. a. O., insbesondere Urteile vom 16. Dezember 1976 in der Rechtssache 33/76, Rewe, Slg. 1976, 1989, sowie in der Rechtssache 45/76, Comet, Slg. 1976, 2043).

- 48 Aus der Rechtsprechung, insbesondere den erwähnten Urteilen Rewe und Comet, ergibt sich ferner, daß die Festsetzung angemessener Ausschlußfristen, die ein Anwendungsfall des grundlegenden Prinzips der Rechtssicherheit ist, den beiden vorgenannten Voraussetzungen genügt und daß insbesondere nicht angenommen werden kann, daß die Ausübung der durch das Gemeinschaftsrecht verliehenen Rechte dadurch praktisch unmöglich gemacht oder übermäßig erschwert würde, selbst wenn der Ablauf dieser Fristen per definitionem zur vollständigen oder teilweisen Abweisung der Klage führt.
- 49 Schließlich ist festzustellen, daß eine fünfjährige Verjährungsfrist wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende als angemessen zu betrachten ist.
- 50 Nach alledem verstößt die Anwendung einer solchen Frist auf Erstattungsansprüche, die auf einen Verstoß gegen Artikel 95 des Vertrages gestützt sind, beim derzeitigen Stand des Gemeinschaftsrechts nicht gegen diese Bestimmung, selbst wenn sie dazu führt, daß die Abgaben ganz oder teilweise nicht zurückgefordert werden können.
- 51 Das erwähnte Urteil Emmott kann entgegen der von der Haahr Petroleum vor dem nationalen Gericht und in ihren Ausführungen vor dem Gerichtshof vertretenen Auffassung dieses Ergebnis nicht entkräften.
- 52 Der Gerichtshof hat nämlich in Randnummer 17 dieses Urteils ausdrücklich auf den Grundsatz hingewiesen, daß die Festsetzung angemessener Fristen, nach deren Ablauf Klagen nicht mehr zulässig sind, den in der genannten Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen genügen. Nur aufgrund des besonderen Charakters der Richtlinien und in Anbetracht der konkreten Umstände dieser Rechtssache hat er in Randnummer 23 entschieden, daß sich der säumige Mitgliedstaat bis zum Zeitpunkt der ordnungsgemäßen Umsetzung der Richtlinien in das nationale Recht nicht auf die Verpätung einer Klage berufen kann, die ein einzelner zum Schutz der ihm durch die Bestimmungen einer Richtlinie zuerkannten Rechte gegen ihn erhoben hat, so daß eine Klagfrist des nationalen Rechts erst zu diesem Zeitpunkt beginnen kann.

- 53 Da der Erstattungsanspruch, auf den sich die fünfte Vorlagefrage bezieht, nicht auf die unmittelbare Wirkung einer nicht ordnungsgemäß in nationales Recht umgesetzten Richtlinie, sondern auf die einer Bestimmung des Vertrages gestützt wird, ist auf diese Frage zu antworten, daß das Gemeinschaftsrecht es nicht verbietet, daß eine nationale Vorschrift, nach der eine Klage auf Erstattung nicht geschuldeter Abgaben nach Ablauf von fünf Jahren verjährt ist, auf einen Erstattungsanspruch angewandt wird, der auf einen Verstoß gegen Artikel 95 des Vertrages gestützt ist, selbst wenn diese Vorschrift dazu führt, daß die Abgaben ganz oder teilweise nicht zurückgefordert werden können.

Kosten

- 54 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

auf die ihm vom Østre Landsret mit Beschluß vom 8. März 1994 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

- 1) Artikel 95 EWG-Vertrag verbietet es einem Mitgliedstaat, einen Einfuhrzuschlag von 40 % zu erheben, um den sich bei der Einfuhr von Waren aus einem anderen Mitgliedstaat per Schiff die Abgabe erhöht, die allgemein auf

Waren erhoben wird, die in den Häfen des ersten Mitgliedstaats oder in der vertieften Fahrrinne der Zufahrten zu diesen Häfen verfrachtet, gelöscht oder sonst verschifft oder ausgeschifft werden.

- 2) Das Gemeinschaftsrecht verbietet es nicht, daß eine nationale Vorschrift, nach der eine Klage auf Erstattung nicht geschuldeter Abgaben nach Ablauf von fünf Jahren verjährt ist, auf einen Erstattungsanspruch angewandt wird, der auf einen Verstoß gegen Artikel 95 des Vertrages gestützt ist, selbst wenn diese Vorschrift dazu führt, daß die Abgaben ganz oder teilweise nicht zurückgefordert werden können.**

Mancini

Murray

Kapteyn

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 17. Juli 1997.

Der Kanzler

Der Präsident der Sechsten Kammer

R. Grass

G. F. Mancini