

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)  
17 luglio 1997 \*

Nel procedimento C-90/94,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dall'Østre Landsret (Danimarca), nella causa dinanzi ad esso pendente tra

**Haahr Petroleum Ltd**

e

**Åbenrå Havn,**

**Ålborg Havn,**

**Horsens Havn,**

**Kastrup Havn NKE A/S,**

**Næstved Havn,**

**Odense Havn,**

**Struer Havn,**

\* Lingua processuale: il danese.

**Vejle Havn,**

con l'intervento di: **Trafikministeriet,**

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 9-13, 84 e 95 del Trattato CEE,

**LA CORTE (Sesta Sezione),**

composta dai signori G. F. Mancini, presidente di sezione, J. L. Murray e P. J. G. Kapteyn (relatore), giudici,

avvocato generale: F. G. Jacobs  
cancelliere: H. von Holstein, vicecancelliere

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la società Haahr Petroleum Ltd, dall'avv. Lars N. Vistesen, del foro di Copenaghen;
- per i porti convenuti — Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn e Vejle Havn — dagli avv. ti Per Magid e Jeppe Skadhauge, del foro di Copenaghen;
- per il Trafikministeriet (ministero danese dei Trasporti), dall'avv. Karsten Hagel-Sørensen, del foro di Copenaghen;

- per il governo del Regno Unito, dalla signora Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistita dai signori Stephen Richards e Rhodri Thompson, barristers;
- per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Anders Christian Jessen ed Enrico Traversa, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della società Haahr Petroleum Ltd, rappresentata dagli avv. ti Isi Foighel, del foro di Copenaghen, e Lars N. Vistesen, dei porti convenuti — Åbenrå Havn, Ålborg Havn, Horsens Havn, Kastrup Havn NKE A/S, Næstved Havn, Odense Havn, Struer Havn e Vejle Havn —, rappresentati dagli avv. ti Per Magid e Jeppe Skadhauge, del Trafikministeriet, rappresentato dall'avv. Karsten Hagel-Sørensen, e della Commissione, rappresentata dai signori Anders Christian Jessen, Enrico Traversa e Richard Lyal, membro del servizio giuridico, in qualità di agente, all'udienza del 9 gennaio 1997,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 27 febbraio 1997,

ha pronunciato la seguente

### Sentenza

- 1 Con ordinanza 8 marzo 1994, pervenuta in cancelleria il 15 marzo seguente, l'Østre Landsret ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, varie questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 9-13, 84 e 95 del Trattato CEE.
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia fra la Haahr Petroleum Ltd (in prosieguo: la «Haahr Petroleum»), una società che svolge il

commercio della benzina e di altri prodotti petroliferi, e i porti commerciali di Åbenrå, di Ålborg, di Horsens, di Kastrup, di Næstved, di Odense, di Struer e di Vejle (in prosieguo: i «porti commerciali convenuti»), in merito alla riscossione da parte di questi ultimi di una maggiorazione all'importazione, nella misura del 40%, a carico delle merci importate dall'estero, fino al 31 marzo 1990, della tassa sulle merci che in Danimarca è riscossa su tutte le merci caricate, scaricate, o imbarcate o sbarcate in altro modo nei porti commerciali danesi o nel canale che consente l'accesso a detti porti.

- 3 In Danimarca l'autorizzazione per creare un porto commerciale, vale a dire un porto utilizzato per il trasporto commerciale di merci, di veicoli e di persone, è rilasciata dal ministro dei Trasporti. A seconda del sistema di proprietà e di controllo, si può effettuare una distinzione fra i porti gestiti dai comuni, che sono enti amministrativi autonomi soggetti ad amministrazione comunale, il porto di Copenaghen, che fruisce di un particolare regime giuridico, i porti statali, che dipendono dal ministero dei Trasporti, e i porti privati, che sono gestiti dai loro proprietari in conformità alle condizioni fissate nella corrispondente autorizzazione.
  
- 4 Una parte delle entrate dei porti proviene dalle tasse versate dagli utenti per il loro uso. Tasse su navi e su merci devono essere versate quindi per lo scalo nel porto, nonché per l'imbarco e lo sbarco di merci, di veicoli o di persone. Imposte speciali vengono richieste per l'uso di gru, di magazzini o di piazzuole.
  
- 5 Quando vigeva la legge 12 maggio 1976, n. 239, sui porti commerciali (*Lovtidende* A 1976, pag. 587), rimasta in vigore fino al 31 dicembre 1990, spettava al ministro competente, ora il ministro dei Trasporti, fissare le aliquote delle tasse sulle navi e sulle merci dopo averle negoziate con la direzione dei porti commerciali. Secondo la prassi ministeriale, le aliquote delle tasse erano calcolate in base alla situazione economica dei 22 porti commerciali provinciali più importanti in termini di volume di traffico commerciale, e venivano fissate in modo da consentire ai porti di

far fronte alle loro spese di gestione e di manutenzione, nonché di garantire un livello ragionevole di autofinanziamento dei necessari ampliamenti e ammodernamenti.

- 6 Le tasse sulle navi e sulle merci erano riportate in un regolamento stabilito, per ciascun porto, sulla base di un regolamento comune elaborato dal ministro competente per tutti i porti commerciali.
- 7 In forza della normativa vigente all'epoca dei fatti della causa principale, la tassa sulle navi era dovuta per tutte le navi e le imbarcazioni nonché per i galleggianti di ogni genere trovantisi nel porto o nel canale che ne consente l'accesso. Essa era calcolata, secondo un importo fisso per tonnellata di stazza lorda (TSL) o per tonnellata lorda (TL), per ogni scalo o come imposta mensile. Le navi al di sotto delle 100 tonnellate TSL/TL venivano esentate dal versamento della tassa sulle navi.
- 8 La tassa sulle merci era dovuta per tutte le merci caricate, scaricate o imbarcate o sbarcate in altro modo nel porto o nei canali per l'accesso al porto. Essa era costituita da un certo importo per tonnellata. Esenzioni o tariffe speciali erano contemplate per alcune merci. Ai termini della normativa in esame, la tassa sulle merci doveva essere corrisposta dalla nave o dal suo agente locale prima della partenza, ma era rispettivamente dovuta dal destinatario e dallo speditore delle merci, sui quali poteva essere trasferita.
- 9 Durante il periodo che rileva per la causa principale la tassa sulle merci riscossa sulle merci importate dall'estero era maggiorata del 40%. Dall'ordinanza di rinvio risulta che tale maggiorazione all'importazione del 40% era stata introdotta nell'ambito di un adeguamento generale del livello delle tariffe dei porti effettuato nel 1956 in base ad una relazione della commissione delle tariffe dei porti e dei ponti istituita nel 1954 dal ministero dei Lavori pubblici.

- 10 Secondo detta commissione, l'aumento delle tariffe considerato necessario doveva riguardare le tasse tanto sulle merci quanto sulle navi, ma doveva «essere effettuato in modo tale che il suo obiettivo — vale a dire l'incremento delle entrate dei porti — non sia compromesso da una perdita totale o parziale del traffico nei porti, a causa della preferenza del trasporto su strada o per ferrovia». Pertanto, la commissione delle tariffe dei porti e dei ponti proponeva, per quanto riguarda le tasse sulle merci, «di concentrarsi sul commercio con l'estero, poiché la maggior parte delle merci importate o esportate viene di norma trasportata via mare e può essere considerato quindi relativamente irrilevante il rischio che detto trasporto non venga effettuato tramite porti solo a causa di un aumento della tassa sulle merci». Detta commissione considerava inoltre che «il sistema più adeguato per ottenere la maggiorazione di entrate tramite tasse sulle merci [è di aumentare] le stesse tasse solo per quanto riguarda le merci importate», poiché la tassa che colpisce i prodotti importati, ad esempio i fertilizzanti e i foraggi per il settore agricolo e le materie prime per il settore industriale, è meno elevata di quella che colpisce i prodotti finiti ed un aumento della tassa sulle importazioni avrebbe pertanto un'influenza molto più limitata sui settori di attività interessati di un aumento delle tasse sulle esportazioni. Infine, il rischio che il traffico interno possa disertare i porti a favore del trasporto su strada ha indotto la commissione delle tariffe dei porti e dei ponti a proporre, da un lato, di esentare le navi di piccole dimensioni dal previsto aumento delle tasse sulle navi e, dall'altro, di far fruire le navi fino a 100 tonnellate delle aliquote inferiori di regola concesse alle navi aventi una stazza inferiore a 100 tonnellate.
- 11 La maggiorazione all'importazione del 40% veniva abolita dal ministro dei Trasporti con effetto a partire dal 1° aprile 1990.
- 12 Fra il 1984 e il 31 marzo 1990, data dell'abolizione della maggiorazione all'importazione, la Haahr Petroleum importava in Danimarca, allo scopo di raffinarli e di rivenderli, petrolio grezzo e benzina provenienti da altri Stati membri e da paesi terzi, facendo scalo nei porti commerciali convenuti. Tutti i suddetti porti sono gestiti dai comuni, escluso quello di Kastrup, che è un porto privato.

- 13 Con ricorso depositato il 5 novembre 1991 presso l'Østre Landsret, la Haahr Petroleum chiedeva che i porti commerciali convenuti fossero condannati a rimborsarle le maggiorazioni all'importazione riscosse dal 1° gennaio 1984 al 31 marzo 1990, per un importo complessivo di 9,6 milioni di DKR.
- 14 A sostegno della sua domanda, la Haahr Petroleum faceva valere, invocando gli artt. 9 e 12 del Trattato, che la controversa maggiorazione all'importazione corrispondeva ad una tassa di effetto equivalente ad un dazio doganale e che, a partire dal 1° gennaio 1973, il Regno di Danimarca non poteva riscuotere dazi doganali né tasse di effetto equivalente. Riferendosi alla sentenza 13 dicembre 1973, *Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders* (cause riunite 37 e 38/73, Racc. pag. 1609), relativa agli artt. 18-28 e 113 del Trattato CEE, la Haahr Petroleum sosteneva inoltre «che a partire dall'istituzione della tariffa doganale comune è vietato agli Stati membri introdurre unilateralmente nuove tasse o aumentare quelle già in vigore». Infine, la Haahr Petroleum si opponeva alla prescrizione della sua azione in forza delle norme nazionali in materia (che prevedono un termine di cinque anni), in quanto una domanda basata sul diritto comunitario sfugge alla prescrizione non solo qualora il ritardo per far valere detta domanda sia dovuto ad una tardiva attuazione di una disposizione di diritto comunitario nell'ordinamento giuridico nazionale (sentenza 25 luglio 1991, causa C-208/90, *Emmott*, Racc. pag. I-4269), ma anche quando la domanda sia fondata sulla tardiva abrogazione di una norma nazionale incompatibile col diritto comunitario.
- 15 I porti commerciali convenuti rilevavano che la maggiorazione all'importazione doveva essere valutata con riguardo al titolo IV del Trattato relativo ai trasporti, come sosteneva il ministero dei Trasporti intervenuto a sostegno delle loro conclusioni, oppure con riguardo all'art. 95 del Trattato, in quanto la maggiorazione del 40% faceva parte della tassa sulle merci, la quale, a sua volta, faceva parte di un sistema generale di imposte interne le cui aliquote differenziate erano compatibili con le disposizioni del Trattato. Essi sostenevano inoltre che la domanda della Haahr Petroleum era prescritta per quanto riguarda le tasse pagate prima del 5 novembre 1986 (vale a dire cinque anni prima della proposizione del ricorso dinanzi all'Østre Landsret) e che le circostanze del caso di specie non presentavano alcun elemento tale da giustificare una deroga ai principi generali del diritto nazionale in materia.

16 Il ministero dei Trasporti faceva valere che le tasse di cui trattasi perseguivano un obiettivo di politica dei trasporti in quanto, da un lato, l'uniformità delle tasse mirava a mantenere la concorrenza fra i porti e i trasporti stradali all'interno della Danimarca e a garantire che i porti non si facessero reciprocamente concorrenza mediante dette tasse e, dall'altro, la maggiorazione all'importazione era diretta a garantire il finanziamento dei porti, senza che il trasporto delle merci venisse dirottato su strada o per ferrovia. Per provare che la maggiorazione all'importazione non mirava a colpire l'importazione di merci, ma avrebbe riguardato i sistemi di trasporto, esso rilevava che il porto commerciale internazionale più importante, vale a dire quello di Copenaghen, non imponeva detta tassa.

17 In tali circostanze l'Østre Landsret ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la maggiorazione speciale all'importazione del 40% della tassa generale sulle merci ricada sotto le norme del Trattato CEE sull'Unione doganale, in particolare gli artt. 9 e 13 ovvero l'art. 95.

2) Se le norme del Trattato CEE sull'Unione doganale, in particolare gli artt. 9-13 ovvero l'art. 95, vadano interpretati nel senso che è incompatibile con dette disposizioni la riscossione di una maggiorazione speciale all'importazione del 40% della tassa generale sulle merci qualora la maggiorazione venga riscossa solo sulle merci provenienti dall'estero.

3) In caso di soluzione affermativa della questione sub 2, come possa essere legittimata una tassa del genere partendo da considerazioni inerenti alla sua funzione di corrispettivo di un servizio o alla politica dei trasporti, ai sensi dell'art. 84, n. 2.

4) Se l'eventuale incompatibilità con il Trattato CEE riguardi la totalità della detta maggiorazione in quanto tale, riscossa dopo l'adesione della Danimarca al Trattato CEE, ovvero unicamente l'aumento di detta maggiorazione, avvenuto dopo quel momento.

- 5) Qualora risulti che la maggiorazione all'importazione è incompatibile con il diritto comunitario, se l'eventuale domanda di ripetizione dell'indebito possa essere prescritta in forza del diritto nazionale con la conseguenza che non è possibile ottenerne il rimborso totale o parziale».

### **Sulle questioni prima, seconda, terza e quarta**

- 18 Con le sue prime quattro questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice nazionale chiede chiarimenti sulla nozione di tassa di effetto equivalente a dazi doganali di cui agli artt. 9-13 del Trattato, nonché su quella di imposizione interna discriminatoria di cui all'art. 95 del Trattato, con riguardo all'imposizione da parte di uno Stato membro di una maggiorazione all'importazione nella misura del 40%, in caso d'importazione di merci su navi provenienti da un altro Stato membro, della tassa generale sulle merci riscossa sulle merci caricate, scaricate, o imbarcate o sbarcate in altro modo nei porti del primo Stato membro o nel canale che consente l'accesso a detti porti.
- 19 Va ricordato in proposito che, per giurisprudenza consolidata (v., in particolare, sentenza 2 agosto 1993, causa C-266/91, CELBI, Racc. pag. I-4337, punto 9), le disposizioni relative alle tasse di effetto equivalente e quelle concernenti le imposizioni interne discriminatorie non sono applicabili cumulativamente, di modo che nel sistema del Trattato una stessa imposizione non può appartenere contemporaneamente ad entrambe le categorie.
- 20 Risulta del pari da giurisprudenza consolidata (v., in particolare, sentenza 7 dicembre 1995, causa C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta, Racc. pag. I-4385, punto 28) che qualsiasi onere pecuniario imposto unilateralmente, indipendentemente dalla sua denominazione e dalla sua struttura, che colpisce le merci per il fatto che esse attraversano una frontiera, quando non si tratti di un dazio doganale in senso proprio, costituisce una tassa d'effetto equivalente ai sensi degli artt. 9, 12, 13 e 16 del

Trattato CEE. Un onere siffatto sfugge tuttavia a tale qualificazione se fa parte di un regime generale di tributi interni che colpisce sistematicamente categorie di merci secondo criteri obiettivi, applicati indipendentemente dall'origine delle merci, nel qual caso esso rientra nella sfera di applicazione dell'art. 95 del Trattato.

- 21 A questo proposito, si deve constatare, in primo luogo, che una tassa, quale la tassa generale sulle merci di cui trattasi nella causa principale, fa parte, unitamente in particolare alla tassa sulle navi, di un sistema generale di tasse interne che devono essere versate per l'uso dei porti commerciali e delle loro attrezzature.
- 22 Va sottolineato, in secondo luogo, che, escluse talune categorie di merci esentate, la tassa di cui trattasi colpisce tutte le merci caricate, scaricate, o imbarcate o sbarcate in altro modo nei porti commerciali, indipendentemente dal fatto che dette merci arrivino al porto provenienti da un altro Stato membro o da un altro porto commerciale dello stesso Stato membro.
- 23 Occorre osservare, in terzo luogo, che essa colpisce le merci, tanto nazionali quanto importate, allo stesso momento e secondo gli stessi criteri oggettivi, vale a dire all'atto dell'imbarco o dello sbarco e in base al tipo delle merci e al loro peso.
- 24 Va rilevato, in quarto luogo, che una maggiorazione all'importazione, quale quella di cui trattasi nella causa principale, con cui la tassa generale sulle merci è aumentata quando colpisce merci importate, fa parte integrante della stessa tassa e non costituisce una tassa a parte, in quanto l'importo della maggiorazione è espresso sotto forma di percentuale della tassa e in quanto la maggiorazione e la tassa sono riscosse in base allo stesso fondamento giuridico, allo stesso momento, secondo gli stessi criteri e dagli stessi uffici e poiché il relativo gettito è versato agli stessi destinatari.

- 25 In tali circostanze, il fatto che la maggiorazione all'importazione colpisca, per definizione, esclusivamente le merci importate e l'origine delle merci sia pertanto decisiva per l'importo della tassa da riscuotere non può sottrarre né la tassa in generale né la maggiorazione in particolare alla sfera di applicazione dell'art. 95 del Trattato, di modo che la loro compatibilità col diritto comunitario deve essere valutata in base a detto articolo e non in base agli artt. 9-13 del Trattato.
- 26 A questo proposito si deve anzitutto precisare che, secondo la costante giurisprudenza della Corte, l'art. 95 del Trattato si applica solamente alle merci provenienti dagli Stati membri e, eventualmente, alle merci originarie di paesi terzi che si trovano in libera pratica negli Stati membri. Ne consegue che quest'articolo non si applica ai prodotti importati direttamente dai paesi terzi (v., in particolare, sentenza 13 luglio 1994, causa C-130/92, OTO, Racc. pag. I-3281, punto 18).
- 27 Occorre inoltre ricordare come l'art. 95 del Trattato vieti che uno Stato membro colpisca direttamente o indirettamente i prodotti degli altri Stati membri con imposizioni interne superiori a quelle che colpiscono i prodotti nazionali similari o tali da proteggere altre produzioni nazionali. Pertanto non si può contestare che l'applicazione di una tassa di importo più elevato ai prodotti importati rispetto ai prodotti nazionali o l'applicazione, ai soli prodotti importati, di una maggiorazione che aumenti la tassa applicabile ai prodotti nazionali e importati è in contrasto con il detto divieto di discriminazione enunciato dall'art. 95.
- 28 I porti commerciali convenuti fanno valere tuttavia che la maggiorazione all'importazione corrisponde ad una differenziazione della tassa sulle merci che sarebbe compatibile con l'art. 95 del Trattato, come interpretato dalla Corte, in quanto tale differenziazione si baserebbe su criteri oggettivi. Essi sostengono in particolare che siffatta differenziazione è giustificata con riguardo alla duplice considerazione che, in un contesto ove vi è concorrenza con altri sistemi di trasporto, il trasporto marittimo internazionale potrebbe meglio sostenere l'onere costituito dalla maggiorazione e che tale trasporto è effettuato di regola da navi di dimensioni maggiori che si avvalgono degli impianti portuali più delle navi di piccole dimensioni usate

nel trasporto nazionale. Nello stesso senso si esprime il ministero dei Trasporti secondo cui la maggiorazione non costituisce una discriminazione illecita, poiché rappresenterebbe il corrispettivo per le spese supplementari generali collegate nei porti alle prestazioni fornite alle navi di grandi dimensioni usate per le importazioni.

- 29 È vero che, per giurisprudenza costante (v., in particolare, sentenza 7 aprile 1987, causa 196/85, Commissione/Francia, Racc. pag. 1597, punto 6), il diritto comunitario, nello stadio attuale del suo sviluppo, non limita la libertà di ciascuno Stato membro di istituire un sistema impositivo differenziato per taluni prodotti, anche simili ai sensi dell'art. 95, primo comma, del Trattato, in relazione a criteri obiettivi, quali la natura delle materie prime usate o i processi di produzione seguiti. Siffatte differenziazioni tuttavia sono compatibili col diritto comunitario solo se perseguono scopi di politica economica compatibili anch'essi con quanto prescritto dal Trattato e dal diritto derivato e se le loro modalità sono tali da evitare qualsiasi forma di discriminazione, diretta o indiretta, nei confronti delle importazioni dagli altri Stati membri, o di protezione a favore di prodotti nazionali concorrenti.
- 30 Pertanto, la Corte ha già considerato che non si può considerare compatibile col divieto di discriminazione sancito dall'art. 95 del Trattato un criterio di maggiorazione dell'imposta che, per definizione, in nessun caso può applicarsi ai prodotti nazionali simili, con la conseguenza che un regime del genere esclude a priori i prodotti nazionali dal regime di tassazione più oneroso (v. sentenza 15 marzo 1983, causa 319/81, Commissione/Italia, Racc. pag. 601, punto 17). Del pari la Corte ha già considerato che una tassazione differenziata non è compatibile col diritto comunitario ove i prodotti maggiormente gravati da imposte siano, per loro natura, prodotti importati (v. sentenza 4 marzo 1986, causa 106/84, Commissione/Danimarca, Racc. pag. 833, punto 21).
- 31 Lo stesso vale, a maggior ragione, per una tassazione differenziata nella quale il criterio di maggiorazione dell'imposta sia costituito dall'importazione stessa e che pertanto escluda, per definizione, tutti i prodotti nazionali dall'imposizione più onerosa.

- 32 In ogni caso, la natura discriminatoria di una tassazione differenziata non può essere giustificata da considerazioni di carattere generale collegate alle differenze esistenti tra i trasporti internazionali e i trasporti nazionali quanto alla loro rispettiva capacità di sostenere un determinato onere fiscale senza che il trasporto marittimo sia dirottato verso altri sistemi di trasporto e quanto alle dimensioni delle navi usate a seconda che il trasporto sia nazionale o internazionale.
- 33 Infatti, anche ammesso che tali considerazioni possano giustificare una differenza di tassazione, si deve constatare che, in un regime quale quello di cui trattavasi nella causa principale, esse non sono applicate oggettivamente in quanto il detto regime esclude a priori che i trasporti nazionali, effettuati nelle stesse condizioni dei trasporti internazionali, siano assoggettati alla stessa tassazione di questi ultimi, e inversamente.
- 34 Orbene, dalla giurisprudenza della Corte (v., in particolare, sentenza 26 giugno 1991, causa C-152/89, Commissione/Lussemburgo, Racc. pag. I-3141, punti 20-25) emerge che un sistema fiscale può considerarsi compatibile con l'art. 95 del Trattato solo qualora venga provato che esso è congegnato in modo da escludere in ogni caso che i prodotti importati siano tassati maggiormente dei prodotti nazionali e, pertanto, che esso non comporta, in nessun caso, effetti discriminatori.
- 35 Per quanto riguarda la questione se una tassa discriminatoria, quale quella di cui trattavasi nella causa principale, possa sfuggire al divieto di cui all'art. 95 del Trattato grazie a considerazioni relative alla retribuzione di un servizio, è sufficiente ricordare che, secondo la giurisprudenza della Corte, cui fanno riferimento i porti commerciali convenuti e il ministero dei Trasporti (v., in particolare, sentenze 25 gennaio 1977, causa 46/76, Bauhuis, Racc. pag. 5, punto 11, e 21 marzo 1991, causa C-209/89, Commissione/Italia, Racc. pag. I-1575, punto 9), il fatto che un onere pecuniario costituisca la retribuzione di un servizio effettivamente reso all'operatore economico, d'importo proporzionato al servizio stesso, è tale da sottrarlo soltanto alla qualifica di tassa di effetto equivalente a un dazio doganale ai sensi dell'art. 9 e ss. del Trattato, e non al divieto di qualsiasi imposta interna discriminatoria enunciato dall'art. 95.

- 36 I porti commerciali convenuti e il ministero dei Trasporti fanno valere del pari che una tassa quale quella di cui trattasi nella causa principale esula dall'applicazione dell'art. 95 del Trattato e dal divieto da esso sancito qualora essa persegua obiettivi legittimi di politica dei trasporti, vale a dire, da un lato, il finanziamento dei porti commerciali e, dall'altro, la tassazione, in misura proporzionalmente maggiore, dei trasporti marittimi a lunga distanza rispetto al traffico a breve distanza. Essi aggiungono come in particolare dalla sentenza della Corte 13 dicembre 1989, causa C-49/89, *Corsica Ferries France* (Racc. pag. 4441), emerge che tasse che perseguono un obiettivo di politica dei trasporti devono essere valutate alla luce delle norme del Trattato in materia di trasporti, in particolare l'art. 84, n. 2, e del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1).
- 37 A questo proposito, occorre innanzi tutto rilevare che il fatto che un'imposta o un tributo costituisca una tassa speciale o abbia una specifica destinazione non può sottrarla alla sfera di applicazione dell'art. 95 del Trattato (v. sentenza 22 marzo 1977, causa 74/76, *Iannelli e Volpi*, Racc. pag. 557, punto 19) né, eventualmente, al divieto sancito da detto articolo.
- 38 Occorre inoltre sottolineare che una tassa, quale la tassa controversa nella causa principale, colpisce i prodotti ed è a carico del destinatario o dello speditore delle merci, anche se essa è riscossa in occasione del loro trasporto o dell'uso di porti commerciali ed è corrisposta, in un primo momento, dalla nave o dal suo agente locale.
- 39 Ne consegue che né la precitata sentenza *Corsica Ferries France*, che riguardava tasse riscosse sui passeggeri sbarcati, imbarcati o trasbordati in alcuni porti marittimi e che erano poste a carico dell'armatore, né il regolamento n. 4055/86, che disciplina la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo fra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi, possono impedire l'applicazione dell'art. 95 del Trattato.

- 40 La Corte ha già affermato del resto che una tassa riscossa sui trasporti in funzione, in particolare, del peso delle merci trasportate rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 95 del Trattato e, poiché si ripercuote immediatamente sul costo del prodotto nazionale e di quello importato, dev'essere applicata in modo non discriminatorio sui prodotti importati (v. sentenza 16 febbraio 1977, causa 20/76, Schöttle e Söhne, Racc. pag. 247, punti 15 e 16).
- 41 Quanto alla questione se l'incompatibilità della tassa controversa con l'art. 95 del Trattato riguardi tutta la maggiorazione all'importazione o unicamente l'aumento che tale maggiorazione ha subito dopo l'adesione del Regno di Danimarca alle Comunità europee, occorre constatare anzitutto che l'Atto relativo alle condizioni di adesione e agli adattamenti dei Trattati (GU 1972, L 73, pag. 14) non prevede alcuna disposizione transitoria o di deroga concernente l'applicazione dell'art. 95 del Trattato. Quest'articolo era pertanto applicabile in Danimarca sin dall'adesione di questo Stato alle Comunità europee.
- 42 Si deve ricordare inoltre come dalla giurisprudenza della Corte risulti che, se una tassa è incompatibile con l'art. 95 del Trattato, essa è vietata nella misura in cui è discriminatoria a danno del prodotto importato (v. in questo senso, sentenze 27 febbraio 1980, causa 68/79, Just, Racc. pag. 501, punto 14, e 27 ottobre 1993, causa C-72/92, Scharbatke, Racc. pag. I-5509, punto 10).
- 43 Ne consegue che una tassa come quella di cui trattasi nella causa principale dev'essere considerata incompatibile con l'art. 95 e vietata da questo articolo solo nella misura della maggiorazione che colpisce le merci importate.
- 44 Si devono risolvere pertanto le prime quattro questioni dichiarando che l'art. 95 del Trattato osta a che uno Stato membro applichi, in caso di importazione per nave di merci da un altro Stato membro, una maggiorazione del 40% alla tassa generale sulle merci da cui sono gravate le merci caricate, scaricate, o imbarcate o

sbarcate in altro modo nei porti del primo Stato membro o nei canali d'accesso a detti porti.

### Sulla quinta questione pregiudiziale

45 Con tale questione il giudice nazionale chiede in sostanza se sia lecito, con riguardo al diritto comunitario, applicare ad una domanda di rimborso basata sulla violazione dell'art. 95 del Trattato una norma nazionale in forza della quale l'azione giudiziaria di ripetizione di tasse indebitamente versate è prescritta dopo che sia trascorso un termine di cinque anni, anche se tale norma produce così l'effetto di impedire, in tutto o in parte, il rimborso di dette tasse.

46 A tale proposito, si deve anzitutto ricordare che, conformemente alla costante giurisprudenza della Corte, in assenza di una disciplina comunitaria della materia, spetta all'ordinamento interno di ciascuno Stato membro regolare le modalità procedurali dell'azione di ripetizione dell'indebito, fermo restando, tuttavia, che tali modalità non possono essere meno favorevoli di quelle relative ad analoghi rimedi di natura interna, e che in nessun caso possono essere congegnate in modo da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti riconosciuti dall'ordinamento comunitario (v., in particolare, sentenze 14 dicembre 1995, causa C-312/93, Peterbroeck, Racc. pag. I-4599, punto 12, e 8 febbraio 1996, causa C-212/94, FMC e a., Racc. pag. I-389, punto 71).

47 Tale giurisprudenza si applica anche ai termini di ricorso nazionali fissati a pena di decadenza (v., oltre alle precitate sentenze FMC e a. ed Emmott, in particolare la sentenza 16 dicembre 1976, causa 33/76, Rewe, Racc. pag. 1989, nonché la sentenza nella causa 45/76, Comet, Racc. pag. 2043).

- 48 Va inoltre rilevato come dalla giurisprudenza e in particolare dalle precitate sentenze Rewe e Comet risulti che la fissazione di termini di ricorso ragionevoli a pena di decadenza, che costituisce l'applicazione del principio fondamentale della certezza del diritto, soddisfa le due summenzionate condizioni e non si può considerare in particolare che essa renda praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dal diritto comunitario, anche se, per definizione, lo spirare di detti termini comporta il rigetto, totale o parziale, dell'azione esperita.
- 49 Occorre infine constatare che un termine di prescrizione di cinque anni, quale quello di cui trattasi nella causa principale, dev'essere considerato ragionevole.
- 50 Dalle precedenti considerazioni risulta che l'applicazione di siffatto termine a domande di rimborso basate sulla violazione dell'art. 95 del Trattato non è, allo stato attuale del diritto comunitario, incompatibile con quest'ultimo, anche se essa produce l'effetto d'impedire, in tutto o in parte, il rimborso richiesto.
- 51 Contrariamente a quanto la Haahr Petroleum ha sostenuto dinanzi al giudice nazionale nonché nelle sue osservazioni dinanzi alla Corte, la precitata sentenza Emmott non è tale da infirmare siffatta conclusione.
- 52 Infatti, al punto 17 di detta sentenza, la Corte ha espressamente ricordato il principio secondo cui la fissazione di un termine di ricorso ragionevole a pena di decadenza soddisfa le condizioni stabilite dalla precitata giurisprudenza. Solo a causa del carattere particolare delle direttive e tenuto conto delle circostanze proprie di detta causa essa ha considerato, al punto 23, che, fino al momento della loro trasposizione corretta nel diritto nazionale, lo Stato membro inadempiente non può eccipire la tardività di un'azione giudiziaria avviata nei suoi confronti da un singolo al fine della tutela dei diritti conferitigli dalle disposizioni della direttiva, di modo che un termine di ricorso di diritto nazionale può cominciare a decorrere solo da detto momento.

53 Poiché la domanda di rimborso considerata dalla quinta questione pregiudiziale non è basata sull'effetto diretto di una disposizione di una direttiva non recepita correttamente nel diritto nazionale, ma su quello di una disposizione del Trattato, occorre risolvere tale questione nel senso che il diritto comunitario non osta all'applicazione, quanto a una domanda di rimborso basata sulla violazione dell'art. 95 del Trattato, di una norma nazionale, in forza della quale l'azione giudiziaria diretta alla ripetizione di tasse indebitamente versate è prescritta dopo lo spirare di un termine di cinque anni, anche se detta norma produce così l'effetto d'impedire, in tutto o in parte, il rimborso di dette tasse.

### Sulle spese

54 Le spese sostenute dal governo del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

### LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dall'Østre Landsret, con ordinanza 8 marzo 1994, dichiara:

- 1) L'art. 95 del Trattato CEE osta a che uno Stato membro applichi, in caso di importazione per nave di merci da un altro Stato membro, una maggiorazione del 40% alla tassa generale sulle merci da cui sono gravate le merci

**caricate, scaricate, o imbarcate o sbarcate in altro modo nei porti del primo Stato membro o nei canali d'accesso a detti porti.**

- 2) Il diritto comunitario non osta all'applicazione, quanto a una domanda di rimborso basata sulla violazione dell'art. 95 del Trattato, di una norma nazionale, in forza della quale l'azione giudiziaria diretta alla ripetizione di tasse indebitamente versate è prescritta dopo lo spirare di un termine di cinque anni, anche se detta norma produce così l'effetto di impedire, in tutto o in parte, il rimborso di dette tasse.**

Mancini

Murray

Kapteyn

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 17 luglio 1997.

Il cancelliere

Il presidente della Sesta Sezione

R. Grass

G. F. Mancini