

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)  
16. Juli 1992 \*

In der Rechtssache C-343/90

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Tribunal Fiscal Aduaneiro Porto (Portugal) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

**Manuel José Lourenço Dias**

gegen

**Director da Alfândega do Porto**

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 12 und 95 EWG-Vertrag

erläßt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten R. Joliet, der Richter G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias und M. Zuleeg,

Generalanwalt: G. Tesaurò

Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Staatsanwaltschaft beim Tribunal Fiscal Aduaneiro Porto, vertreten durch Isabel Aguiar,
- der portugiesischen Regierung, vertreten durch Luís Fernandes, Leiter des Juristischen Dienstes der Generaldirektion für Fragen der Europäischen Gemeinschaften, und Maria Luísa Duarte, Rechtsberaterin im Juristischen Dienst der Generaldirektion für Fragen der Europäischen Gemeinschaften,

\* Verfahrenssprache: Portugiesisch.

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Hussein A. Kaya, Treasury Solicitor's Department, als Bevollmächtigten,

— der Kommission, vertreten durch Rechtsberater António Caeiro und Daniel Calleja Creso, Juristischer Dienst der Kommission, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der portugiesischen Regierung und der Kommission in der Sitzung vom 20. Februar 1992,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 31. März 1992,

folgendes

### Urteil

- 1 Das Tribunal Fiscal Aduaneiro Porto (Portugal) hat mit Beschluß vom 18. Oktober 1990, beim Gerichtshof eingegangen am 16. November 1990, dem Gerichtshof acht Fragen nach der Auslegung der Bestimmungen des EWG-Vertrags über Abgaben mit gleicher Wirkung wie Einfuhrzölle und diskriminierende inländische Abgaben zur Vorabentscheidung vorgelegt, deren Beantwortung ihm ein Urteil darüber ermöglichen soll, ob bestimmte innerstaatliche Rechtsvorschriften, mit denen eine Kraftfahrzeugsteuer eingeführt wurde, mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.
- 2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit zwischen Manuel José Lourenço Dias und dem Director da Alfândega do Porto (Leiter des Zollamts Porto) aufgeworfen. Dieser wirft Lourenço Dias vor, er habe bestimmte technische Merkmale eines Kraftfahrzeugs verändert, ohne die Steuer entrichtet zu haben, die er wegen dieser Veränderung schulde.
- 3 Die in Rede stehende Steuer wurde durch das Decreto-lei Nr. 152 vom 10. Mai 1989 (*Diário da República*, Serie I, Nr. 107 vom 10. Mai 1989, S. 1858; im folgen-

den: Decreto-lei) eingeführt. Sie wird grundsätzlich auf alle Kraftfahrzeuge ohne Rücksicht darauf erhoben, ob diese nach Portugal eingeführt oder aber dort montiert oder hergestellt werden. Aufgrund einer in Artikel 2 Absatz 2 des Decreto-lei vorgesehenen Ausnahmeregelung gelten jedoch Fahrzeuge, die eine festeingebaute, den für Fahrer und Mitfahrer bestimmten Innenraum von dem dem Warentransport dienenden Raum trennende Wand aufweisen und deren Ladefläche mit einem Boden bedeckt ist, als „für den Warentransport bestimmte Leichtkraftfahrzeuge“ und können unter Befreiung von dieser Steuer nach Portugal eingeführt werden.

- 4 Wie dem Vorlagebeschluß zu entnehmen ist, war das Fahrzeug, um das es im Ausgangsrechtsstreit geht, im November 1989 von der portugiesischen Firma Automóveis Citroën SA aus Frankreich nach Portugal eingeführt worden. Zu diesem Zeitpunkt war das Fahrzeug mit einer festeingebauten Trennwand und einem durchgehenden Boden ausgestattet. Der Importeur wurde daher nicht mit der Steuer belastet.
- 5 Am 31. Dezember 1989 verkaufte die Firma Citroën das Fahrzeug an den Arbeitgeber von Lourenço Dias, der es erstmals am 2. Januar 1990 als „Leichtfahrzeug, Typ: Warentransport“ zulassen ließ. Als Lourenço Dias, der dieses Fahrzeug für seinen Arbeitgeber fuhr, einige Monate später, nämlich im Juli 1990, von der Polizei von Porto angehalten wurde, stellte diese fest, daß die Trennwand beseitigt worden war. Die Polizei war der Ansicht, das Fahrzeug sei hierdurch zu einem „leichten Personenkraftfahrzeug oder Kombifahrzeug“ im Sinne des Decreto-lei geworden und hätte daher mit der Kraftfahrzeugsteuer belastet werden müssen.
- 6 Nach Artikel 1 Absatz 2 des Decreto-lei ist die Kraftfahrzeugsteuer auch auf zum Transport von Waren bestimmte leichte Kraftfahrzeuge zu erheben, die nach ihrer Überführung in den freien Verkehr in Personenkraftfahrzeuge oder in zum Transport von Personen und Waren bestimmte Kombifahrzeuge umgebaut werden.

- 7 Der Direktor der Alfândega do Porto sah Lourenço Dias als für diese Veränderung verantwortlich an und verurteilte ihn zu einer Geldbuße; er ging hierbei davon aus, daß es sich um eine nach Artikel 11 des Decreto-lei strafbare Zollhinterziehung handelte, da die an den Merkmalen, auf denen die steuerliche Einstufung des Fahrzeugs beruhe, vorgenommenen Veränderungen nicht gemeldet worden seien.
- 8 Lourenço Dias klagte hiergegen vor dem Tribunal Fiscal Aduaneiro Porto auf Befreiung von dieser Buße.
- 9 Dieses Gericht hielt es für notwendig, dem Gerichtshof acht Fragen nach der Auslegung der Artikel 12 und 95 EWG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorzulegen. Diese Fragen lauten wie folgt:
  - 1) Gestattet es Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag dem portugiesischen Staat, auf die aus der Gemeinschaft eingeführten Gebrauchtfahrzeuge Kraftfahrzeugsteuer zu erheben, die in Portugal gekauften Gebrauchtfahrzeuge dagegen unbesteuert zu lassen?
  - 2) Gestattet Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag die Anwendung einer Tabelle mit besonderen Steuersätzen für die portugiesische Kraftfahrzeugsteuer, die für Kraftfahrzeuge, die nicht in Portugal montiert oder hergestellt sind, von einem bestimmten Hubraum an eine deutliche Erhöhung aufweist, so daß sie ausschließlich eingeführte Kraftfahrzeuge belastet?
  - 3) Gestattet es Artikel 95 EWG-Vertrag, daß Portugal den Automobilkonsum auf ein wirtschaftliches Modell, das Fahrzeuge mit einem Hubraum von 801 bis 1 500 cm<sup>3</sup> umfaßt, festlegt oder festzulegen versucht, indem es für Kraftfahrzeuge mit diesem Hubraum eine Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer gewährt?

- 4) Gestattet es Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag, daß die bei der Einfuhr erhobene Kraftfahrzeugsteuer anderen Erhebungsmodalitäten und Zahlungsfristen unterliegt als die Steuer auf in Portugal hergestellte Kraftfahrzeuge?
  - 5) Gestattet es Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag dem portugiesischen Staat, eine Verkehrsbeschränkung für eingeführte Kraftfahrzeuge, nicht dagegen für in Portugal montierte oder hergestellte Kraftfahrzeuge mit der Maßgabe vorzusehen, daß die erstgenannten nur für 48 Stunden nach ihrer Einfuhr in das Land am Verkehr teilnehmen dürfen?
  - 6) Gestattet es Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag dem portugiesischen Staat, eine Frist für die Einreichung der Unterlagen über die Einfuhr von Kraftfahrzeugen bei der zuständigen Zollbehörde vorzusehen, nicht dagegen für die Einreichung der vorgeschriebenen Zollunterlagen für in Portugal montierte oder hergestellte Kraftfahrzeuge?
  - 7) Gestattet es Artikel 95 EWG-Vertrag dem portugiesischen Staat, bei Vorliegen bestimmter, der subjektiven Würdigung unterliegender Umstände die Einfuhr von alten Kraftfahrzeugen von der Kraftfahrzeugsteuer freizustellen?
  - 8) Stellt es nicht eine heimliche und verschleierte Verletzung von Artikel 95 EWG-Vertrag dar, wenn ein Mitgliedstaat am Vorabend seines Beitritts zur EWG eine inländische Verbrauchsteuer einführt, die nicht nur auf aus der Gemeinschaft eingeführte, sondern auch auf angeblich in diesem Staat hergestellte Erzeugnisse erhoben wird, dieser Staat jedoch ein solches Erzeugnis nicht oder nur in so geringfügigen Mengen herstellt, daß es keine Bedeutung auf dem Markt hat? Stellt dies nicht eine gegen Artikel 12 EWG-Vertrag verstoßende Abgabe zollgleicher Wirkung dar?
- 10) Wegen weiterer Einzelheiten des Rechtsstreits, des Verfahrensablaufs und der Erklärungen der Beteiligten wird auf den Sitzungsbericht verwiesen. Der Akteninhalt ist im folgenden nur insoweit wiedergegeben, als die Begründung des Urteils dies erfordert.

## Zur Entscheidungserheblichkeit der Vorlagefragen

- 11 Alle Beteiligten, die beim Gerichtshof Erklärungen eingereicht haben, äußern Zweifel, ob die gestellten Fragen oder einige von ihnen für die Entscheidung des Rechtsstreits erforderlich sind, mit dem das vorlegende Gericht befaßt ist.
- 12 So macht die portugiesische Regierung geltend, der konkrete Rechtsstreit, wie er dem vorlegenden Gericht unterbreitet worden sei, habe seine alleinige Ursache in der Unterscheidung, die das nationale Steuerrecht zwischen „leichten Personenkraftfahrzeugen oder Kombifahrzeugen“ und „für den Warentransport bestimmten Leichtkraftfahrzeugen“ treffe; keine der gestellten Fragen weise einen Zusammenhang mit dieser Unterscheidung auf.
- 13 Hierzu sind einige Grundsätze betreffend die Zuständigkeit des Gerichtshofes nach Artikel 177 EWG-Vertrag in Erinnerung zu rufen und näher zu bestimmen.
- 14 Aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofes geht zunächst hervor (vgl. zuerst Urteil vom 1. Dezember 1965 in der Rechtssache 16/65, Schwarze, Slg. 1965, 1153, und zuletzt Urteil vom 25. Juni 1992 in der Rechtssache C-147/91, Ferrer Laderer, Slg. 1992, I-4097, Randnr. 6), daß das Verfahren nach Artikel 177 EWG-Vertrag ein Instrument der Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den innerstaatlichen Gerichten ist.
- 15 Nach ebenfalls gefestigter Rechtsprechung (vgl. zuerst Urteil vom 29. November 1978 in der Rechtssache 83/78, Pigs Marketing Board, Slg. 1978, 2347, Randnr. 25, und zuletzt Urteil vom 28. November 1991 in der Rechtssache C-186/90, Durighello, Slg. 1991, I-5773, Randnr. 8) besitzt im Rahmen dieser Zusammenarbeit das innerstaatliche Gericht, das allein über eine unmittelbare Kenntnis des Sachverhalts verfügt, die besseren Voraussetzungen, um im Hinblick auf die besonderen Gegebenheiten des Einzelfalls die Notwendigkeit einer Vorabentscheidung für den Erlaß seines Urteils zu beurteilen.

- 16 Wenn die von einem innerstaatlichen Gericht gestellten Fragen die Auslegung einer Bestimmung des Gemeinschaftsrechts betreffen, ist der Gerichtshof daher grundsätzlich gehalten, darüber zu befinden (vgl. das Urteil vom 8. November 1990 in der Rechtssache C-231/89, Gmurzynska, Slg. 1990, I-4003, Randnr. 20).
- 17 Wie der Gerichtshof jedoch in seinem Urteil vom 16. Dezember 1981 in der Rechtssache 244/80 (Foglia, Slg. 1981, 3045, Randnr. 21) ausgeführt hat, obliegt es ihm, zur Prüfung seiner eigenen Zuständigkeit die Umstände zu untersuchen, unter denen er von dem innerstaatlichen Gericht angerufen wird. Der Geist der Zusammenarbeit, in dem das Vorabentscheidungsverfahren stattfinden soll, verlangt nämlich auch, daß das innerstaatliche Gericht seinerseits auf die besondere Aufgabe Rücksicht nimmt, die der Gerichtshof in diesem Bereich erfüllt; sie besteht darin, zur Rechtspflege in den Mitgliedstaaten beizutragen, nicht aber zu allgemeinen oder hypothetischen Fragen Stellung zu nehmen (Urteile vom 16. Dezember 1981, Foglia, a. a. O., Randnrn. 18 und 20, sowie vom 3. Februar 1983 in der Rechtssache 149/82, Robards, Slg. 1983, 171, Randnr. 19).
- 18 In Anbetracht dieser Aufgabe hält sich der Gerichtshof insbesondere dann nicht für befugt, über eine von einem innerstaatlichen Gericht zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage zu befinden, wenn die erbetene Auslegung Rechtsakte betrifft, die die Organe der Gemeinschaft noch nicht erlassen haben (vgl. Urteil vom 22. November 1978 in der Rechtssache 93/78, Matheus, Slg. 1978, 2203, Randnr. 8), wenn das Verfahren vor dem vorlegenden Gericht beendet ist (vgl. Urteil vom 21. April 1988 in der Rechtssache 338/85, Pardini, Slg. 1988, 2041, Randnr. 11) oder wenn kein Zusammenhang zwischen der von dem innerstaatlichen Gericht erbetenen Auslegung des Gemeinschaftsrechts oder Prüfung der Gültigkeit einer gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift einerseits und den Gegebenheiten oder dem Gegenstand des Ausgangsverfahrens andererseits besteht (vgl. Urteil vom 16. Juni 1981 in der Rechtssache 126/80, Salonia, Slg. 1981, 1563, Randnr. 6, sowie zuletzt Urteil vom 28. November 1991 in der Rechtssache Durighello, a. a. O., Randnr. 9).
- 19 Damit der Gerichtshof eine nützliche Auslegung des Gemeinschaftsrechts geben kann, ist es im übrigen zweckmäßig, daß das nationale Gericht vor der Vorlage den Sachverhalt und die ausschließlich nach nationalem Recht zu beurteilenden Fragen klärt (vgl. Urteil vom 10. März 1981 in den verbundenen Rechtssachen 36/80 und 71/80, Irish Creamery Milk Suppliers Association, Slg. 1981, 735, Randnr. 6). Außerdem ist es unerläßlich, daß das vorlegende Gericht die Gründe darlegt, aus denen es eine Beantwortung seiner Fragen als für die Entscheidung des Rechtsstreits erforderlich ansieht (vgl. zuerst Urteil vom 16. Dezember 1981 in

der Rechtssache Foglia, a. a. O., Randnr. 17, und zuletzt Urteil vom 12. Juni 1986 in den verbundenen Rechtssachen 98/85, 162/85 und 258/85, Bertini, Slg. 1986, 1885, Randnr. 6).

- 20 Verfügt der Gerichtshof über diese Informationen, so ist er in der Lage, zu prüfen, ob die erbetene Auslegung des Gemeinschaftsrechts einen Bezug zu den tatsächlichen Gegebenheiten und dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits aufweist. Stellt sich heraus, daß die vorgelegte Frage für die in diesem Rechtsstreit zu treffende Entscheidung offensichtlich nicht erheblich ist, so muß der Gerichtshof feststellen, daß er keine Entscheidung treffen kann.
- 21 Im Lichte dieser Kriterien sind die Einwände zu prüfen, mit denen das Fehlen eines Zusammenhangs zwischen den dem Gerichtshof zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen und dem vom vorlegenden Gericht zu entscheidenden konkreten Rechtsstreit geltend gemacht wird.
- 22 Hierbei sind drei Punkte zu berücksichtigen. Erstens ergibt sich deutlich aus den vom vorlegenden Gericht übermittelten Prozeßakten selbst sowie aus einem den Erklärungen der Staatsanwaltschaft beigefügten Schriftstück, daß es sich bei dem Fahrzeug, auf dessen Umbau der Rechtsstreit zurückgeht, um ein 1989 gebautes und erworbenes Neufahrzeug mit einem Hubraum von 1 360 cm<sup>3</sup> handelt. Was zweitens das innerstaatliche Recht betrifft, hat die portugiesische Regierung dem Gerichtshof in der mündlichen Verhandlung mitgeteilt, daß die streitige Trennwand kurz nach der Feststellung ihrer Beseitigung wieder eingesetzt worden sei, eine Kraftfahrzeugsteuer daher nicht entrichtet zu werden brauche und das vorliegende Gericht infolgedessen lediglich über den Betrag einer eventuellen Geldbuße zu entscheiden haben würde, die ihre Rechtsgrundlage in anderen Vorschriften als dem Decreto-lei habe. Drittens erläutert das vorliegende Gericht zwar die Zweifel, die es hinsichtlich der Vereinbarkeit bestimmter Vorschriften dieses Decreto-lei mit dem Gemeinschaftsrecht hegt, unterläßt es jedoch, dem Gerichtshof darzulegen, inwiefern diese Vorschriften im Rahmen des Ausgangsrechtsstreits anzuwenden sein sollen.
- 23 Nach alledem sind zuerst die Fragen 1, 3, 4, 5, 6 und 7 zu untersuchen.



**Zur Frage betreffend die unterschiedliche steuerrechtliche Regelung für eingeführte und für in Portugal zugelassene Gebrauchtfahrzeuge**

- 24 Mit seiner ersten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag es einem Mitgliedstaat untersagt, aus anderen Mitgliedstaaten eingeführte Gebrauchtfahrzeuge einer Kraftfahrzeugsteuer zu unterwerfen, während Gebrauchtfahrzeuge, die zunächst im Neuzustand eingeführt oder aber in Portugal montiert und hergestellt wurden, dieser Steuer nicht unterliegen.
- 25 Hierzu genügt der Hinweis, daß das Fahrzeug, um das es im Ausgangsrechtsstreit geht, im Neuzustand eingeführt und erworben wurde.

**Zur Frage der Steuerermäßigung zur Förderung des Kaufs von Fahrzeugen mit bestimmter Hubraumgröße**

- 26 Bei der dritten Frage des vorliegenden Gerichts geht es darum, ob Artikel 95 es einem Mitgliedstaat untersagt, mittels einer auf den Steuerbetrag gewährten Ermäßigung den Kauf von Fahrzeugen mit einem Hubraum zwischen 801 und 1 500 cm<sup>3</sup> zum Nachteil von Fahrzeugen mit einem größeren Hubraum zu fördern.
- 27 Diese Frage betrifft die dem Decreto-lei beigefügte Tabelle.
- 28 Selbst wenn das Fahrzeug des Klägers nicht als „für den Warentransport bestimmtes Leichtkraftfahrzeug“ von der Steuer befreit worden wäre, würde ihm die Ermäßigung zugute kommen, da sein Hubraum 1 360 cm<sup>3</sup> beträgt.

**Zur Frage betreffend die unterschiedlichen Fristen für die Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer bei eingeführten und bei im Inland hergestellten Fahrzeugen**

- 29 Mit seiner vierten Frage ersucht das vorliegende Gericht um Auskunft darüber, ob Artikel 95 Absatz 2 EWG-Vertrag es einem Mitgliedstaat verbietet, für eine Kraftfahrzeugsteuer je nachdem, ob es sich um eingeführte oder um im Inland hergestellte Fahrzeuge handelt, unterschiedliche Zahlungsfristen und Erhebungsmodalitäten vorzusehen.
- 30 Diese Frage ist auf Artikel 4 des Decreto-lei bezogen, wonach die Steuer bei in Portugal montierten oder in bereits montiertem Zustand dorthin eingeführten Fahrzeugen, die für den inländischen Konsum bestimmt sind, nach den allgemeinen Vorschriften über die Zollschuld und den Aufschub der Entrichtung der Einfuhrzölle zu zahlen ist. Handelt es sich um Kraftfahrzeuge, die aus inländischen oder als inländisch angesehenen Bestandteilen im Inland hergestellt oder gemäß Artikel 1 Absatz 2 umgebaut wurden, so werden gemäß dem genannten Artikel 4 die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer und der Zahlungsbescheid bei der zuständigen Zolldirektion beantragt und ergehen in Form eines Steuerbescheids für Kraftfahrzeuge.
- 31 Das vorliegende Gericht leitet hieraus ab, daß die Kraftfahrzeugsteuer für eingeführte Fahrzeuge in Anwendung von Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 1854/89 des Rates vom 14. Juni 1989 über die buchmäßige Erfassung und die Voraussetzungen für die Entrichtung der Eingangs- oder Ausfuhrabgaben bei Bestehen einer Zollschuld (ABl. L 186, S. 1) grundsätzlich binnen zehn Tagen nach der Mitteilung des geschuldeten Betrags zu entrichten sei. Dagegen sei für im Inland hergestellte Fahrzeuge keine Zahlungsfrist vorgesehen.
- 32 Wie die Regierung des Vereinigten Königreichs zu Recht ausführt, hat diese Frage keine Bedeutung für die Entscheidung im Ausgangsrechtsstreit: Das Fahrzeug, um das es im vorliegenden Rechtsstreit geht, ist in Übereinstimmung mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften unter Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer eingeführt worden. Der Importeur wurde somit im Zeitpunkt der Einfuhr nicht diskriminiert. Nach Artikel 4 des Decreto-lei entsteht die Steuerschuld erst mit dem Umbau des Fahrzeugs im Sinne des Artikels 1 Absatz 2. Zu diesem Zeitpunkt ist

die Steuer aber unter den gleichen Voraussetzungen festzusetzen und zu entrichten, wie sie für im Inland aus inländischen oder diesen gleichgestellten Teilen hergestellte Kraftfahrzeuge gelten.

**Zur Frage betreffend die zeitliche Beschränkung der Teilnahme der im Ausland zugelassenen, zur endgültigen Einfuhr bestimmten Kraftfahrzeuge am Verkehr**

- 33 Die fünfte Frage des vorliegenden Gerichts geht dahin, ob Artikel 95 Absatz 2 es einem Mitgliedstaat untersagt, die Teilnahme der eingeführten Fahrzeuge am Verkehr auf 48 Stunden, von ihrer Verbringung nach Portugal an gerechnet, zu beschränken, während in Portugal montierte oder hergestellte Fahrzeuge keiner Beschränkung unterliegen.
- 34 Wie aus dem Vorlagebeschluß hervorgeht, betrifft diese Frage Artikel 5 Absatz 1 des Decreto-lei. Dieser bestimmt, daß im Ausland zugelassene, zur endgültigen Einfuhr bestimmte Kraftfahrzeuge, deren Eigentümer ihren Wohn- oder Firmensitz im Inland haben, nur während eines Zeitraums von 48 Stunden, von ihrer Verbringung nach Portugal an gerechnet, am Verkehr teilnehmen dürfen.
- 35 Wie jedoch der Vorlagebeschluß selbst feststellt, wurde das Fahrzeug, um das es im vorliegenden Rechtsstreit geht, erstmals in Portugal zugelassen. Es ist daher niemals den in Artikel 5 Absatz 1 des Decreto-lei vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen unterworfen worden.

**Zur Frage betreffend die unterschiedlichen Zollformalitäten für eingeführte und für in Portugal montierte Fahrzeuge**

- 36 Mit seiner sechsten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob Artikel 95 es einem Mitgliedstaat untersagt, für die Erfüllung bestimmter Zollformalitäten bezüglich der Einfuhr von Fahrzeugen Fristen vorzuschreiben, während für inländische Erzeugnisse keine derartigen Fristen gelten.

- 37 Diese Frage bezieht sich auf Artikel 5 Absatz 2 des Decreto-lei, wonach die Unterlagen über die endgültige Einfuhr der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge innerhalb von 60 Tagen, von der Verbringung nach Portugal an gerechnet, bei der Zollbehörde einzureichen sind.
- 38 Eine durch Artikel 5 Absatz 2 des Decreto-lei etwa bewirkte Diskriminierung würde nur Fahrzeuge betreffen, die bereits im Ausland zugelassen wurden. Wie bereits ausgeführt, geht es in dem vor dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit jedoch um ein erstmals in Portugal zugelassenes Fahrzeug.

#### **Zur Frage nach der Freistellung alter Fahrzeuge**

- 39 Mit seiner siebten Frage ersucht das vorlegende Gericht um Auskunft darüber, ob Artikel 95 es einem Mitgliedstaat verbietet, die Einfuhr alter Kraftfahrzeuge von der Steuer freizustellen, während für andere Fahrzeuge eine solche Vergünstigung nicht gewährt wird.
- 40 Diese Frage bezieht sich auf Artikel 9 des Decreto-lei, der die von Kraftfahrzeugsteuer befreite Einfuhr von bis 1950 hergestellten Kraftfahrzeugen vorsieht, soweit diese für das nationale kulturelle Erbe bedeutsam sind.
- 41 Hierzu genügt der Hinweis, daß das vorliegend betroffene Fahrzeug 1989 gebaut wurde.
- 42 Nach alledem sind die Fragen 1, 3, 4, 5, 6 und 7 nicht zu beantworten, da sie offensichtlich keinerlei Bezug zu dem Sachverhalt aufweisen, der dem Ausgangsrechtsstreit zugrunde liegt.

### Zur Frage nach dem bei einer bestimmten Hubraumgröße einsetzenden Bruch in der Progression der Steuersätze

- 43 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorliegende Gericht im wesentlichen wissen, ob Artikel 95 Absatz 2 es verbietet, Fahrzeuge, deren Hubraum eine bestimmte Größe übersteigt, einer Kraftfahrzeugsteuer zu unterwerfen, deren Betrag ein Mehrfaches der für Fahrzeuge mit kleinerem Hubraum zu entrichtenden progressiven Steuer ausmacht, wenn es sich bei den mit der höheren Steuer belasteten Fahrzeugen durchweg um — insbesondere aus anderen Mitgliedstaaten — eingeführte Fahrzeuge handelt.
- 44 Das vorliegende Gericht führt hierzu erläuternd aus, nach der dem Decreto-lei beigefügten Tabelle sei die Kraftfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1 751 cm<sup>3</sup> fast dreimal so hoch wie für diejenigen mit einem Hubraum von 1 750 cm<sup>3</sup>. Es erwägt daher, ob der portugiesische Staat nicht die aus anderen Mitgliedstaaten eingeführten Fahrzeuge mit einer inländischen Abgabe belaste, die geeignet sei, die inländische Kraftfahrzeugindustrie mittelbar zu schützen, die nur Fahrzeuge mit geringem Hubraum herstelle.
- 45 Wie bereits ausgeführt, hat das Fahrzeug, um das es sich im Ausgangsrechtsstreit handelt, einen Hubraum von 1 360 cm<sup>3</sup>. Unabhängig davon, ob die Kraftfahrzeugsteuer letztlich überhaupt zu entrichten sein wird, wird das Fahrzeug daher jedenfalls nicht von der Steigerung des Steuersatzes erfaßt, die sich auf Fahrzeuge mit einem Hubraum über 1 750 cm<sup>3</sup> auswirkt. Der etwaige Umstand, daß solche Fahrzeuge Gegenstand einer Diskriminierung wären, würde somit dem Kläger oder dessen Unternehmen keinen Schaden zufügen. Der Sachverhalt weicht insofern von demjenigen ab, mit dem sich der Gerichtshof im Rahmen seiner Urteile in den Rechtssachen 112/84 vom 9. Mai 1985 (Humblot, Slg. 1985, 1367), vom 17. September 1987 in der Rechtssache 433/85 (Feldain, Slg. 1987, 3521) und vom 29. Juni 1988 in der Rechtssache 240/87 (Deville, Slg. 1988, 3513) zu befassen hatte; dort betraf der Ausgangsrechtsstreit eine Zusatzsteuer, die die Kläger zu zahlen hatten, weil sie Fahrzeuge mit großem Hubraum fuhren.
- 46 Indem das vorliegende Gericht dergestalt Bedenken bezüglich der Vereinbarkeit dieses Aspekts des Decreto-lei mit Artikel 95 äußert, möchte es aber in Wahrheit wissen, ob eine steuerliche Regelung in ihrer Gesamtheit als diskriminierend anzusehen ist, wenn einzelne ihrer Bestandteile oder Anwendungsmodalitäten diskriminierend sind.

- 47 Hierzu ist zu bemerken, daß das Steuerrecht in den meisten Mitgliedstaaten durch eine extreme Unterschiedlichkeit hinsichtlich der Besteuerung bestimmter Erzeugnisse oder der Gewährung steuerlicher Abschläge oder Abzüge gekennzeichnet ist.
- 48 Die etwaige diskriminierende Behandlung bestimmter Gruppen von Erzeugnissen berührt nicht die Vereinbarkeit auf anderen Gruppen von Erzeugnissen lastender inländischer Abgaben mit dem Gemeinschaftsrecht, wenn diese Abgaben ihrerseits in nicht diskriminierender Weise Anwendung finden. Eine Diskriminierung zum Nachteil bestimmter Erzeugnisse hat nämlich nicht zwangsläufig zur Folge, daß das gesamte Steuersystem mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar wäre (vgl. wegen einer Diskriminierung beim Zugang zu öffentlichen Ämtern Urteil vom 3. Juli 1991 in der Rechtssache C-355/89, Barr und Montrose. Slg. 1991, I-3479, Randnr. 19).
- 49 Dem vorlegenden Gericht ist daher zu antworten, daß, wenn einzelne Bestandteile oder Anwendungsmodalitäten einer inländischen Abgabenregelung diskriminierend und somit nach Artikel 95 EWG-Vertrag verboten sind, die steuerliche Gesamtregelung, zu der sie gehören, nicht schon deswegen als mit diesem Artikel unvereinbar anzusehen ist.

#### **Zur Frage nach der Verletzung der Artikel 12 und 95 EWG-Vertrag**

- 50 Die achte Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, ob eine auf Kraftfahrzeuge erhobene Steuer als nach Artikel 12 EWG-Vertrag verbotene Abgabe zollgleicher Wirkung anzusehen ist, wenn gleichartige inländische Erzeugnisse fehlen.
- 51 Hierzu ist darauf hinzuweisen, daß das Gericht insoweit nur deshalb Zweifel äußert, weil es nach seinen Angaben nicht über hinreichende Daten für eine genaue Kenntnis des portugiesischen Automobilssektors verfügt.

- 52 Die portugiesische Regierung hat dem Gerichtshof jedoch in Beantwortung einer Frage statistische Daten mitgeteilt, aus denen sich ergibt, daß eine inländische Automobilindustrie sehr wohl existiert und daß diese sich im übrigen nicht auf die Herstellung von Fahrzeugen mit geringem Hubraum beschränkt.
- 53 Jedenfalls ist nach der Rechtsprechung eine Abgabe, die sowohl eingeführte als auch einheimische Erzeugnisse erfaßt, in Wirklichkeit aber ausschließlich für eingeführte Erzeugnisse gilt, weil es nur eine äußerst geringe einheimische Erzeugung gibt, keine Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Einfuhrzoll im Sinne der Artikel 9 und 12 EWG-Vertrag, wenn sie zu einem allgemeinen inländischen Abgabensystem gehört, das Gruppen von Erzeugnissen systematisch nach objektiven Kriterien, unabhängig vom Ursprung der Erzeugnisse, erfaßt (Urteil vom 7. Mai 1987 in der Rechtssache 193/85, Co-Frutta, Slg. 1987, 2085, Randnr. 14). Sie hat daher den Charakter einer inländischen Abgabe im Sinne von Artikel 95.
- 54 Die Kraftfahrzeugsteuer, die unterschiedslos in Portugal montierte und hergestellte wie auch eingeführte — neue oder gebrauchte — Fahrzeuge trifft, ist aber Bestandteil eines solchen allgemeinen Systems inländischer Abgaben, die Gruppen von Erzeugnissen nach Maßgabe eines objektiven Kriteriums, hier des Hubraums, belasten.
- 55 Dem vorlegenden Gericht ist daher zu antworten, daß eine Kraftfahrzeugsteuer, die unterschiedslos sowohl auf in dem Mitgliedstaat, der sie erhebt, montierte oder hergestellte als auch auf eingeführte neue oder gebrauchte Fahrzeuge Anwendung findet, nicht als nach Artikel 12 EWG-Vertrag verbotene Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Einfuhrzoll angesehen werden kann.

### Kosten

- 56 Die Auslagen der portugiesischen Regierung, der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Par-

teien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Tribunal Fiscal Aduaneiro Porto mit Beschluß vom 18. Oktober 1990 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

- 1) Sind einzelne Bestandteile oder Anwendungsmodalitäten einer inländischen Abgabenregelung diskriminierend und somit nach Artikel 95 EWG-Vertrag verboten, so ist die steuerliche Gesamtregelung, zu der sie gehören, nicht schon deswegen als mit diesem Artikel unvereinbar anzusehen.
- 2) Eine Kraftfahrzeugsteuer, die unterschiedslos sowohl auf in dem Mitgliedstaat, der sie erhebt, montierte oder hergestellte als auch auf eingeführte neue oder gebrauchte Fahrzeuge Anwendung findet, kann nicht als nach Artikel 12 EWG-Vertrag verbotene Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Einfuhrzoll angesehen werden.

Joliet

Mancini

Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias

Zuleeg

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. Juli 1992.

Der Kanzler

Der Präsident der Fünften Kammer

J.-G. Giraud

R. Joliet