

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

16. juli 1992 *

I sag C-343/90,

angående en anmodning, som Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Manuel José Lourenço Dias

mod

Director da Alfândega do Porto,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 12 og 95,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, R. Joliet, og dommerne G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias og M. Zuleeg,

generaladvokat: G. Tesauo

justitssekretær: ekspeditionssekretær H. A. Rühl,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— anklagemyndigheden ved Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto ved Isabel Aguiar

— den portugisiske regering ved director do Serviço Jurídico da Direcção-Geral das Comunidades Europeias Luís Fernandes og juridisk konsulent i Serviço Jurídico da Direcção-Geral das Comunidades Europeias Maria Luísa Duarte

* Processprog: portugisisk.

- Det Forenede Kongeriges regering ved Hussein A. Kaya, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget
- Kommissionen ved juridisk konsulent António Caeiro og Daniel Calleja Crespo, Den Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at den portugisiske regering og Kommissionen har afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 20. februar 1992,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 31. marts 1992,

afsagt følgende

Dom

- 1 Ved kendelse af 18. oktober 1990, indgået til Domstolen den 16. november s.å., har Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) forelagt Domstolen otte præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens bestemmelser om afgifter med tilsvarende virkning som told ved indførsel og diskriminerende interne afgifter for at kunne afgøre, om bestemte nationale retsforskrifter om en automobilafgift er forenelige med fællesskabsretten.
- 2 Disse spørgsmål er blevet rejst under en tvist mellem Manuel José Lourenço Dias og Director da Alfândega do Porto (toldmyndighederne i Porto). Sidstnævnte anfører, at Lourenço Dias har ændret den tekniske indretning af et køretøj uden at have erlagt den afgift, som ændringen gav anledning til.
- 3 Den pågældende afgift blev indført ved lovdekret nr. 152 af 10. maj 1989 (*Diário da República*, I. serie, nr. 107, af 10.5.1989, s. 1858, herefter benævnt »lovdekretet«).

Afgiften opkræves i princippet af alle køretøjer, uanset om de indføres til Portugal, eller om de samles eller fremstilles i Portugal. Ifølge en undtagelse, der er fastsat i lovdekretets artikel 2, stk. 2, anses køretøjer, der er forsynet med en fast adskillelse mellem førerrum og varerum, og hvis bund i varerummet er dækket af en plade, dog for »lette varebiler« og kan indføres til Portugal uden afgift.

- 4 Det fremgår af forelæggelseskendelsen, at det i hovedsagen omhandlede køretøj i november 1989 blev indført fra Frankrig til Portugal af det portugisiske firma Automóveis Citroën SA. På indførselstidspunktet var køretøjet forsynet med en fast adskillelse og en flad plade i varerummets bund. Importøren blev derfor ikke pålagt automobilafgift.
- 5 Den 31. december 1989 solgte firmaet Citroën køretøjet til Lourenço Dias' arbejdsgiver, som lod det registrere første gang den 2. januar 1990 i kategorien »let, type: varebil«. Da Lourenço Dias, som førte køretøjet på sin arbejdsgivers vegne, nogle måneder senere, nemlig i juli 1990, blev standset af politiet i Porto, konstaterede dette, at den faste adskillelse var blevet fjernet. Politiet var derfor af den opfattelse, at køretøjet var blevet til »en let personbil eller [til et] køretøj til blandet brug« efter lovdekretet, og at det derfor burde have været pålagt automobilafgift.
- 6 Ifølge lovdekretets artikel 1, stk. 2, skal der også opkræves automobilafgift af lette varebiler, der efter overgang til fri omsætning ombygges til personbiler eller til køretøjer til blandet brug.

- 7 Director da Alfândega do Porto anså Lourenço Dias for ansvarlig for denne ændring og pålagde ham en bøde, idet han herved gik ud fra, at der forelå et ifølge lovdekretets artikel 11 strafbart toldmæssigt bedrageri, da der ikke var blevet givet meddelelse om de foretagne ændringer af den tekniske indretning, der var afgørende for køretøjets afgiftsmæssige indplacering.

- 8 Da Lourenço Dias fandt, at dette bødepålæg ikke var retmæssigt, indbragte han sagen for Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto med påstand om fritagelse for betaling af bøden.

- 9 Denne ret fandt det nødvendigt at forelægge Domstolen otte præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 12 og 95. Spørgsmålene er affattet således:
 - »1) Er det efter EØF-traktatens artikel 95, stk. 1, tilladt, at Den Portugisiske Republik opkræver automobilafgift af brugte motorkøretøjer, der importeres fra Fællesskabet, mens brugte motorkøretøjer, der købes i Portugal, er fritaget for afgift?

 - 2) Er det efter EØF-traktatens artikel 95, stk. 2, tilladt, at den portugisiske automobilafgift opkræves efter en særlig tabel, hvis satser forøges mærkbart fra et bestemt cylindervolumen til skade for motorkøretøjer, som ikke samles eller fremstilles i Portugal, således at afgiften udelukkende rammer importerede motorkøretøjer?

 - 3) Er det efter EØF-traktatens artikel 95 tilladt, at Portugal fastlægger eller søger at fastlægge et forbrug af automobiler til at omfatte en økonomisk model, omfattende køretøjer med et cylindervolumen på mellem 801 og 1 500 cm³, idet der indrømmes en nedsættelse af automobilafgiften for motorkøretøjer med dette cylindervolumen?

- 4) Er det efter EØF-traktatens artikel 95, stk. 2, tilladt, at der for automobilafgiften ved indførsel er fastsat opkrævnings- og fristbetingelser, der adskiller sig fra dem, der gælder for afgiften af motorkøretøjer, der er fremstillet i Portugal?
- 5) Er det efter EØF-traktatens artikel 95, stk. 2, tilladt, at Den Portugisiske Republik indfører en restriktion for benyttelsen af importerede motorkøretøjer og ingen restriktion for motorkøretøjer, der samles eller fremstilles i Portugal, idet førstnævnte type motorkøretøjer kun må benyttes 48 timer fra indførslen til Portugal?
- 6) Er det efter EØF-traktatens artikel 95, stk. 2, tilladt, at Den Portugisiske Republik fastsætter en frist for indledning af indførselsproceduren for motorkøretøjer ved det kompetente toldsted, og ikke fastsætter en frist for indgivelse af tolldokumenter med hensyn til motorkøretøjer, der samles eller fremstilles i Portugal?
- 7) Er det efter EØF-traktatens artikel 95 tilladt, at Den Portugisiske Republik fritager indførslen af ældre motorkøretøjer for automobilafgift, når der foreligger visse omstændigheder, som beror på en subjektiv vurdering?
- 8) Såfremt en medlemsstat umiddelbart før tiltrædelsen af EØF indfører en intern forbrugsafgift, som ikke alene rammer produkter, der indføres fra Fællesskabet, men også indenlandsk fremstillede produkter, idet der dog ikke eksisterer nogen sådan fabrikation i denne stat, eller en så ubetydelig fabrikation, at den ikke har nogen betydning for markedet, foreligger der da en ulovlig og skjult tilsidesættelse af EØF-traktatens artikel 95? Foreligger der endvidere en afgift med tilsvarende virkning som told, som er i strid med EØF-traktatens artikel 12?«
- 10) Hvad nærmere angår sagens faktiske omstændigheder, retsforhandlingernes forløb samt parternes indlæg henvises til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende i det omfang, det er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

Relevansen af de præjudicielle spørgsmål

- 11 Det bemærkes indledningsvis, at alle de procesdeltagere, der har indgivet indlæg for Domstolen, har rejst tvivl om relevansen af de forelagte spørgsmål eller relevansen af visse af spørgsmålene mht. afgørelsen af den tvist, der verserer for den nationale ret.
- 12 Den portugisiske regering har gjort gældende, at den konkrete tvist, således som den er forelagt for den nationale ret, alene udspringer af den sontring, der foretages i den nationale afgiftsordning mellem »lette personbiler eller køretøjer til blandedt brug« og »lette varebiler«, og at ingen af de forelagte spørgsmål har nogen forbindelse med denne sontring.
- 13 Det er herved nødvendigt at henvise til og præcisere nogle principper vedrørende Domstolens kompetence i henhold til traktatens artikel 177.
- 14 Det fremgår for det første af Domstolens faste praksis (jf., som første eksempel, dom af 1.12.1965, sag 16/65, Schwarze, Sml. 1965-1968, s. 131, org. ref.: Rec. s. 1081, og senest dom af 25.6.1992, sag C-147/91, Ferrer Laderer, Sml. I, s. 4097, præmis 6), at den i traktatens artikel 177 foreskrevne procedure udgør et middel til samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter.
- 15 I henhold til ligeledes fast praksis (jf., som første eksempel, dom af 29.11.1978, sag 83/78, Pigs Marketing Board, Sml. s. 2347, præmis 25, og senest dom af 28.11.1991, sag C-186/90, Durighello, Sml. I, s. 5773, præmis 8) er den nationale ret i forbindelse med dette samarbejde — idet den alene har direkte kendskab til sagens omstændigheder — bedst i stand til med fuldt kendskab til sagen at vurdere nødvendigheden af en præjudiciel afgørelse som forudsætning for at kunne afsige dom.

- 16 Når de af de nationale retter forelagte spørgsmål vedrører fortolkningen af en bestemmelse i fællesskabsretten, er Domstolen derfor i princippet forpligtet til at træffe afgørelse herom (jf. dom af 8.11.1990, sag C-231/89, Gmurzynska, Sml. I, s. 4003, præmis 20).
- 17 Domstolen har imidlertid i dom af 16. december 1981 (sag 244/80, Foglia, Sml. s. 3045, præmis 21) fastslået, at den med henblik på at efterprøve sin egen kompetence er beføjet til at undersøge de omstændigheder, hvorunder den nationale ret har forelagt sagen. Den samarbejdsånd, der må beherske udførelsen af de opgaver, som den præjudicielle forelæggelse pålægger, indebærer ligeledes, at de nationale domstole skal tage hensyn til den særlige opgave, som Domstolen varetager på dette område; den består i at bidrage til justitsforvaltningen i medlemsstaterne, men ikke at udøve responderende virksomhed vedrørende generelle eller hypotetiske spørgsmål (ovennævnte dom af 16.12.1981, Foglia, præmis 18 og 20, og dom af 3.2.1983, sag 149/82, Robards, Sml. s. 171, præmis 19).
- 18 Under hensyn til denne opgave anser Domstolen sig navnlig ikke for beføjet til at træffe afgørelse om et præjudicielt spørgsmål, der er blevet rejst for en national ret, når den ønskede fortolkning angår retsakter, der endnu ikke er blevet vedtaget af Fællesskabets institutioner (jf. dom af 22.11.1978, sag 93/78, Mattheus, Sml. s. 2203, præmis 8), når retsforhandlingerne ved den forelæggende retsinstant allerede er afsluttet (jf. dom af 21.4.1988, sag 338/85, Pardini, Sml. s. 2041, præmis 11), eller når den fortolkning af fællesskabsretten eller den efterprøvelse af en fællesskabsregels gyldighed, som den nationale ret har anmodet om, åbenbart savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand (jf. dom af 16.6.1981, sag 126/80, Salonia, Sml. s. 1563, præmis 6, og senest ovennævnte dom af 28.11.1991, Durighello, præmis 9).
- 19 Det bemærkes endvidere, at for at Domstolen kan foretage en fortolkning af fællesskabsretten, som kan benyttes af den nationale ret, kan det være hensigtsmæssigt, at den nationale ret har fastslået sagens faktum og afklaret rent nationale retsspørgsmål inden forelæggelsen for Domstolen (jf. dom af 10.3.1981, forenede sager 36/80 og 71/80, Irish Creamery Milk Suppliers Association, Sml. s. 735, præmis 6). Endvidere er det ubetinget nødvendigt, at de nationale retsinstanter angiver grundene til, at de finder, at en besvarelse af deres spørgsmål er nødvendig for tvistens løsning (jf., som første eksempel, ovennævnte dom af 16.12.1981, Foglia, præmis

17, og senest dom af 12.6.1986, forenede sager 98/85, 162/85 og 258/85, Bertini, Sml. s. 1885, præmis 6).

- 20 Når Domstolen er i besiddelse af disse oplysninger, er den i stand til at undersøge, om den ønskede fortolkning af fællesskabsretten står i forbindelse med hovedsagens realitet og genstand. Såfremt det viser sig, at det forelagte spørgsmål klart ikke er relevant for tvistens afgørelse, må Domstolen fastslå, at den ikke kan træffe afgørelse.
- 21 Indsigelserne vedrørende den manglende forbindelse mellem de præjudicielle spørgsmål, som er forelagt i denne sag, og den konkrete tvist, som den nationale ret skal afgøre, skal gennemgås i lyset af disse kriterier.
- 22 Der skal herved tages hensyn til tre momenter. For det første fremgår det af de sagsakter, som den nationale ret har tilstillet Domstolen, og af et dokument, som er vedlagt anklagemyndighedens indlæg, at det køretøj, hvis ombygning gav anledning til tvisten, er et nyt køretøj, fremstillet og erhvervet i 1989, med et cylindervolumen på 1 360 cm³. For det andet — hvad angår national ret — har den portugisiske regering under den mundtlige forhandling oplyst Domstolen om, at den omhandlede adskillelse atter var blevet indbygget kort tid efter, at det var blevet konstateret, at den var fjernet, hvorfor der ikke skal betales automobilafgift, og at den nationale retsinstans derfor kun skal tage stilling til størrelsen af en eventuel bøde, hvis hjemmel er indeholdt i andre retsforskrifter end lovdekretet. For det tredje har den nationale ret redegjort for den tvivl, som den nærer med hensyn til visse af lovdekretets bestemmelsers forenelighed med fællesskabsretten, men har ikke forklaret Domstolen de omstændigheder, hvorunder disse bestemmelser skal anvendes i forbindelse med den verserende tvist.
- 23 Under hensyn til disse betragtninger skal Domstolen først gennemgå det første, det tredje, det fjerde, det femte, det sjette og det syvende spørgsmål.

Spørgsmålet vedrørende den differentierede afgiftsordning for brugte motorkøretøjer, der importeres, og for motorkøretøjer, der er registreret i Portugal

- 24 Den nationale ret ønsker med det første spørgsmål oplyst, om traktatens artikel 95, stk. 1, forbyder en medlemsstat at pålægge brugte motorkøretøjer, der indføres fra andre medlemsstater, en automobilafgift, når brugte motorkøretøjer, der er indført som nye, eller som er samlet eller fremstillet i Portugal, ikke pålægges denne afgift.
- 25 Det er herved tilstrækkeligt at bemærke, at det motorkøretøj, der har givet anledning til tvisten i hovedsagen, er importeret og erhvervet som nyt.

Spørgsmålet vedrørende den afgiftsnedsættelse, der skal fremme købet af motorkøretøjer med et bestemt cylindervolumen

- 26 Den forelæggende ret ønsker med det tredje spørgsmål oplyst, om artikel 95 forbyder en medlemsstat gennem en nedsættelse af afgiftsbeløbet at fremme salget af motorkøretøjer med et cylindervolumen på mellem 801 og 1 500 cm³ til skade for motorkøretøjer med et større cylindervolumen.
- 27 Dette spørgsmål vedrører den i bilaget til lovdekretet indeholdte tabel.
- 28 Selv om Lourenço Dias' motorkøretøj ikke var blevet afgiftsfritaget som »let varebil«, ville der kunne meddeles afgiftsnedsættelse, fordi køretøjets cylindervolumen er på 1 360 cm³.

Spørgsmålet vedrørende differentieringen af fristen for betaling af automobilafgift alt efter, om det drejer sig om importerede eller indenlandsk fremstillede motorkøretøjer

- 29 Den nationale ret ønsker med det fjerde spørgsmål oplyst, om traktatens artikel 95, stk. 2, forbyder en medlemsstat at fastsætte differentierede betalingsfrister for en automobilafgift og differentierede opkrævningsregler alt efter, om det drejer sig om importerede eller indenlandsk fremstillede motorkøretøjer.
- 30 Dette spørgsmål angår lovdekretets artikel 4, som foreskriver, at for køretøjer, der samles i Portugal eller importeres i samlet stand, og som er bestemt til fri omsætning, skal afgiften betales i henhold til de almindelige regler om toldskyld og om forlængelse af betaling af importafgifter. Samme artikel bestemmer, at for motorkøretøjer, der samles i Portugal under anvendelse af indenlandsk fremstillede komponenter, eller af komponenter, der anses for indenlandsk fremstillede, eller ombygges i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, skal der indgives ansøgning til vedkommende toldmyndighed om afgiftsfastsættelse og -opkrævning på ansøgningsblanket for automobilafgift.
- 31 Den nationale ret udleder heraf med hensyn til importerede motorkøretøjer, at betalingen af automobilafgiften i princippet skal ske inden for en frist af ti dage regnet fra tidspunktet for meddelelsen om det skyldige afgiftsbeløb i medfør af artikel 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 1854/89 af 14. juni 1989 om bogføring af importafgifter og eksportafgifter, der udgør en toldskyld, og om vilkårene for betaling heraf (EFT L 186, s. 1). Derimod mener den nationale ret, at der ikke gælder en betalingsfrist for motorkøretøjer fremstillet i Portugal.
- 32 Som Det Forenede Kongeriges regering med rette har fremført, er dette spørgsmål uden betydning for afgørelsen af tvisten i hovedsagen; det i sagen omhandlede køretøj er blevet importeret med fritagelse for automobilafgift i overensstemmelse med nationale retsforskrifter. Importøren er derfor ikke blevet forskelsbehandlet på indførselstidspunktet. Ifølge lovdekretets artikel 4 forfalder afgiften først til betaling, når køretøjet er blevet ombygget i artikel 1, stk. 2's forstand. På dette

tidspunkt skal beregningen og betalingen af afgiften imidlertid ske på samme betingelser som for køretøjer, der er blevet fremstillet i Portugal under anvendelse af indenlandsk fremstillede komponenter eller hermed sidestillede komponenter.

Spørgsmålet vedrørende den tidsmæssige begrænsning af benyttelsen af udenlandsk registrerede motorkøretøjer bestemt til endelig indførsel

- 33 Den nationale ret ønsker med sit femte spørgsmål oplyst, om artikel 95, stk. 2, forbyder en medlemsstat at begrænse benyttelsen af importerede motorkøretøjer til 48 timer, regnet fra indførslen til Portugal, når motorkøretøjer, som er samlet eller fremstillet i Portugal, ikke er pålagt nogen begrænsning.
- 34 Det fremgår af forelæggelseskendelsen, at dette spørgsmål vedrører lovdekretets artikel 5, stk. 1. Det bestemmes heri, at udenlandsk registrerede motorkøretøjer, der er bestemt til endelig indførsel, og hvis ejer har bopæl eller hjemsted på Portugals område, kun kan benyttes i en periode af 48 timer fra indførslen til Portugal.
- 35 Det fastslås imidlertid i forelæggelseskendelsen, at det pågældende motorkøretøj for første gang blev registreret i Portugal. Køretøjet er derfor ikke blevet underkastet de restriktioner for benyttelsen, som er foreskrevet i lovdekretets artikel 5, stk. 1.

Spørgsmålet vedrørende de differentierede toldformaliteter for importerede motorkøretøjer og de i Portugal samlede motorkøretøjer

- 36 Den nationale ret ønsker med sit sjette spørgsmål oplyst, om artikel 95 forbyder en medlemsstat at fastsætte frister for afslutningen af visse toldformaliteter med hensyn til indførsel af motorkøretøjer, når der ikke gælder sådanne frister for indenlandsk fremstillede produkter.

- 37 Dette spørgsmål vedrører lovdekretets artikel 5, stk. 2, som bestemmer, at dokumenterne vedrørende endelig indførsel af køretøjer, der er registreret i udlandet, skal indgives til toldmyndighederne inden for en frist af 60 dage, regnet fra køretøjets indførsel til Portugal.
- 38 Det bemærkes, at den eventuelle forskelsbehandling i henhold til lovdekretets artikel 5, stk. 2, kun gælder for motorkøretøjer, der allerede er registreret i udlandet. Som allerede anført, angår den for den nationale ret verserende sag et motorkøretøj, som for første gang blev registreret i Portugal.

Spørgsmålet vedrørende afgiftsfritagelse for ældre motorkøretøjer

- 39 Den nationale ret ønsker med sit syvende spørgsmål oplyst, om artikel 95 forbyder en medlemsstat at fritage indførsel af ældre motorkøretøjer for automobilafgift, når andre motorkøretøjer ikke indrømmes denne fordel.
- 40 Dette spørgsmål vedrører lovdekretets artikel 9, som tillader indførsel med fritagelse for automobilafgift for motorkøretøjer, der er fremstillet før 1950, såfremt de er af betydning for Portugals kulturarv.
- 41 Det er herved tilstrækkeligt at bemærke, at det pågældende motorkøretøj er fremstillet i 1989.
- 42 Under hensyn til ovennævnte betragtninger er der ikke anledning til at besvare det første, tredje, fjerde, femte, sjette og syvende spørgsmål, eftersom de klart ikke har nogen forbindelse med realiteten i tvisten i hovedsagen.

Spørgsmålet vedrørende bruddet i den i tabellen foreskrevne progressivitet fra et bestemt cylindervolumen

- 43 Den nationale ret ønsker med sit andet spørgsmål i det væsentlige oplyst, om artikel 95, stk. 2, forbyder, at motorkøretøjer, hvis cylindervolumen overstiger en bestemt størrelse, pålægges en automobilafgift, hvis beløb er flere gange højere end den progressive afgift, der skal erlægges for motorkøretøjer, som ikke har denne cylindervolumen, når de motorkøretøjer, som pålægges den højeste afgift, alle er importerede køretøjer, navnlig fra andre medlemsstater.
- 44 Den nationale ret har i den henseende anført, at ifølge den tabel, som er indeholdt i bilaget til lovdekretet, er automobilafgiften for motorkøretøjer med et cylindervolumen på 1 751 cm³ næsten tre gange så høj som afgiften for motorkøretøjer med et cylindervolumen på 1 750 cm³. Retten spørger derfor sig selv, om den portugisiske stat ikke herved har pålagt motorkøretøjer, som importeres fra andre medlemsstater, en intern afgift, der indirekte kan beskytte den indenlandske automobilindustri, som ifølge den nationale ret kun fremstiller motorkøretøjer med et lille cylindervolumen.
- 45 Som allerede anført, har det i tvisten i hovedsagen omhandlede motorkøretøj et cylindervolumen på 1 360 cm³. Uanset om automobilafgiften i sidste ende skal erlægges, er motorkøretøjet under alle omstændigheder ikke omfattet af den forhøjelse af afgiften, som er pålagt motorkøretøjer med et cylindervolumen på over 1 750 cm³. Den omstændighed, at sådanne køretøjer eventuelt gøres til genstand for en forskelsbehandling, kan således ikke skade Lourenço Dias eller den virksomhed, hvor han er ansat. Situationen er i den henseende forskellig fra den, som Domstolen tog stilling til i dom af 9. maj 1985 (sag 112/84, Humblot, Sml. s. 1367), af 17. september 1987 (sag 433/85, Feldain, Sml. s. 3521) og af 29. juni 1988 (sag 240/87, Deville, Sml. s. 3513), hvor tvisten i hovedsagen vedrørte et tillæg til den afgift, som sagsøgerne skulle betale, fordi de kørte i motorkøretøjer med stort cylindervolumen.
- 46 Ved at udtrykke tvivl med hensyn til lovdekretets forenelighed med artikel 95 søger den nationale ret i virkeligheden at få oplyst, om en afgiftsordning i sin helhed skal anses for diskriminerende, når visse af dens led eller gennemførelsesbestemmelser er diskriminerende.

- 47 Det skal herved bemærkes, at i de fleste medlemsstater er afgiftsordningerne karakteriseret ved en ekstrem forskelligartethed med hensyn til beskatningen af bestemte produkter eller indrømmelsen af nedsættelser eller fradrag.
- 48 Muligheden for en forskelsbehandling af visse kategorier af varer berører ikke foreneligheden med fællesskabsretten af interne afgifter, der pålægges andre kategorier af varer, når afgifterne anvendes på ikke-diskriminerende måde. En diskriminering af bestemte varer medfører nemlig ikke nødvendigvis, at hele afgiftsordningen er uforenelig med fællesskabsretten (jf., om diskriminering med hensyn til adgangen til offentlige stillinger, dom af 3.7.1991, sag C-355/89, Barr og Montrose, Sml. I, s. 3479, præmis 19).
- 49 Den nationale ret skal derfor gives det svar, at når visse led i eller visse gennemførelsesbestemmelser til en intern afgiftsordning er diskriminerende og dermed forbudt i medfør af traktatens artikel 95, skal hele den afgiftsordning, hvori de indgår, dog ikke af den grund anses for uforenelig med artikel 95.

Spørgsmålet vedrørende tilsidesættelse af traktatens artikel 12 og 95

- 50 Den nationale ret ønsker med sit ottende spørgsmål oplyst, om automobilafgiften, når der ikke findes tilsvarende indenlandsk fremstillede produkter, skal anses for en afgift med tilsvarende virkning som told, der er forbudt ved traktatens artikel 12.
- 51 Det bemærkes herved, at den nationale ret kun gør rede for denne tvivl, fordi den ifølge egne oplysninger ikke råder over økonomiske oplysninger, som ville gøre det muligt for den præcist at få kendskab til den portugisiske automobilsektor.

- 52 Den portugisiske regering har imidlertid i besvarelse af et spørgsmål fra Domstolen fremlagt statistiske oplysninger, hvoraf det fremgår, at der findes en indenlandsk automobilindustri, som i øvrigt ikke er begrænset til fremstilling af motorkøretøjer med et lille cylindervolumen.
- 53 Det bemærkes under alle omstændigheder, at det fremgår af praksis (dom af 7.5.1987, sag 193/85, Co-Frutta, Sml. s. 2085, præmis 14), at en afgift, som rammer både indførte og indenlandske varer, men som reelt næsten udelukkende opkræves af indførte varer, fordi den indenlandske produktion er særdeles begrænset, ikke er en afgift med tilsvarende virkning som indførselstold som omhandlet i EØF-traktatens artikel 9 og 12, såfremt den er led i en generel intern afgiftsordning, der systematisk og efter objektive kriterier anvendes på kategorier af varer, uanset disses oprindelse. Den har følgelig karakter af en intern afgift i henhold til artikel 95.
- 54 Automobilafgiften, der finder anvendelse uden forskel på motorkøretøjer, der er samlet og fremstillet i Portugal, og på såvel nye som brugte importerede motorkøretøjer, er led i en sådan generel intern afgiftsordning, der efter et objektivi kriterium — i det foreliggende tilfælde cylindervolumen — anvendes på kategorier af varer.
- 55 Det nationale ret bør derfor gives det svar, at en automobilafgift, som uden forskel finder anvendelse på køretøjer, der er samlet eller fremstillet i den medlemsstat, hvor afgiften opkræves, og på såvel nye som brugte importerede motorkøretøjer, ikke kan anses som en afgift med tilsvarende virkning som en indførselstold, der er forbudt ved EØF-traktatens artikel 12.

Sagens omkostninger

- 56 De udgifter, der er afholdt af den portugisiske regering, af Det Forenede Kongerige og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens

parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto ved kendelse af 18. oktober 1990, for ret:

- 1) Når visse led i eller visse gennemførelsesbestemmelser til en intern afgiftsordning er diskriminerende og dermed forbudt i medfør af EØF-traktatens artikel 95, skal hele den afgiftsordning, hvori de indgår, dog ikke af den grund anses for uforenelig med artikel 95.
- 2) En automobilafgift, som uden forskel finder anvendelse på køretøjer, der er samlet eller fremstillet i den medlemsstat, hvor afgiften opkræves, og på såvel nye som brugte importerede motorkøretøjer, kan ikke anses for en afgift med tilsvarende virkning som en indførselstold, der er forbudt ved EØF-traktatens artikel 12.

Joliet

Mancini

Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias

Zuleeg

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 16. juli 1992.

J.-G. Giraud

R. Joliet

Justitssekretær

Formand for Femte Afdeling