DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)
3. december 1998 *

I sag C-247/97,

angående en anmodning, som Cour de cassation (Belgien) i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Marcel Schoonbroodt,

Marc Schoonbroodt,

Transports A. M. Schoonbroodt SPRL

mod

État belge,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 112 i Rådets forordning (EØF) nr. 918/83 af 28. marts 1983 om en fællesskabsordning vedrørende fritagelse for import- og eksportafgifter (EFT L 105, s. 1), som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1315/88 af 3. maj 1988, der også ændrer forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 123, s. 2),

har

* Processprog: fransk.

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, P. Jann (refererende dommer), og dommerne D. A. O. Edward og L. Sevón,

generaladvokat: F. G. Jacobs
justitssekretær: assisterende justitssekretær H. von Holstein,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Marcel og Marc Schoonbroodt og Transports A. M. Schoonbroodt SPRL ved advokat Ghislain Royen, Verviers

— den belgiske regering ved kommitteret Jan Devadder, Ministeriet for Udenrigsanliggender, Udenrigshandel og Udviklingssamarbejde, som befuldmægtiget, bistået af advokat Bernard van de Walle de Ghelcke, Bruxelles

— den franske regering ved kontorchef Kareen Rispal-Bellanger og sekretær Romain Nadal, begge Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede

— den finske regering ved ambassadør Holger Rotkirch, chef for Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Michel Nolin, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter der i retsmødet den 30. april 1998 er afgivet mundtlige indlæg af Marcel og Marc Schoonbroodt og Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, af den belgiske regering og af Kommissionen,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 25. juni 1998,

afsagt følgende

Dom

1 Ved dom af 25. juni 1997, indgået til Domstolen den 7. juli 1997, har Cour de cassation i medfør af EF-traktatens artikel 177 forelagt et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 112 i Rådets forordning (EØF) nr. 918/83 af 28. marts 1983 om en fællesskabsordning vedrørende fritagelse for import- og eksportafgifter (EFT L 105, s. 1), som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1315/88 af 3. maj 1988, der også ændrer forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif (EFT L 123, s. 2).

2 Spørgsmålet er blevet rejst under en sag mellem selskabet Transports A. M. Schoonbroodt (herefter »Schoonbroodt«), der har hjemsted i Herve (Belgien), og dets to direktører, Marcel og Marc Schoonbroodt, på den ene side og den belgiske stat på den anden side angående betaling af den særlige afgift ved indførsel af dieselolie.

Relevante retsregler

Belgisk ret

3 Artikel 1 og 2 i den belgiske ministerielle bekendtgørelse af 17. februar 1960 om fritagelse for afgift ved indførsel (*Moniteur belge* af 18.2.1960, s. 1041) bestemmer, at sådanne afgiftsfritagelser indrømmes for de af bekendtgørelsen omfattede produkter, hvortil hører brændstof i køretøjer, »i samme omfang og på samme betingelser« som fritagelser for importafgifter.

Fællesskabsret

4 For så vidt angår varer, der indføres til Fællesskabets toldområde, er betingelserne og grænserne for de fritagelser, der kan indrømmes for brændstof i motorkøretøjer, fastlagt i artikel 112 i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88. Bestemmelsen fastslår følgende:

»1. Med forbehold af artikel 113-115 indrømmes der fritagelse for importafgifter for:

a) brændstof i de normale tanke:

— i privatbiler og erhvervskøretøjer samt motorcykler

— i specialcontainere,

der bringes ind på Fællesskabets toldområde

...

2. I stk. 1 forstås ved:

a) 'erhvervskøretøj': ethvert motorkøretøj (herunder trækkende køretøjer med eller uden påhængsvogne), som i medfør af konstruktionstype og udstyr er egnet og beregnet til, mod eller uden vederlag,

— at befordre mere end ni personer, føreren iberegnet

— at transportere varer,

samt ethvert motorkøretøj til anden særlig brug end egentlig transport

...

c) 'normale tanke':

— tanke, der af konstruktøren er indbygget i alle køretøjer af samme type som det pågældende køretøj, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel både for køretøjet og eventuelt under transporten for køleanlæg eller andre anlæg

...

— tanke, der af konstruktøren er indbygget i alle containere af samme type som den pågældende container, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet under transporten som drivmiddel for køleanlæg eller andre anlæg, som specialcontainere er udstyret med

d) 'specialcontainere': enhver container, der er forsynet med anordninger specielt til køle-, iltnings- eller varmeisoleringsanlæg eller andre anlæg.«

5 Bestemmelserne om afgiftsfri indførsel af brændstof, som indeholdes i brændstofbeholdere i de i en medlemsstat indregistrerede erhvervsmotorkøretøjer, der passerer medlemsstaternes fælles grænser, blev gjort ensartede »med henblik på en harmonisering af konkurrencevilkårene mellem de enkelte medlemsstaters transportvirksomheder« ved Rådets direktiv 68/297/EØF af 19. juli 1968 om gennemførelse af ensartede bestemmelser for afgiftsfri indførsel af brændstof, som indeholdes i erhvervsmotorkøretøjers brændstofbeholdere (EFT 1968 II, s. 307).

6 Artikel 2 i direktiv 68/297, som ændret ved Rådets direktiv 85/347/EØF af 8. juli 1985 (EFT L 183, s. 22), giver følgende definitioner af begreberne »erhvervskøretøj« og »normale tanke«:

»I dette direktiv forstås ved:

— 'erhvervskøretøj': ethvert motorkøretøj til landevejstrafik, som med hensyn til konstruktionstype og udstyr er egnet og beregnet til, mod eller uden vederlag,

a) at befordre mere end ni personer, føreren iberegnet

b) at transportere varer

— 'normale tanke': tanke, der af konstruktøren er indbygget i alle motorkøretøjer af samme type som det pågældende køretøj, og hvis permanente anbringelse muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel både for køretøjet og eventuelt for kølesystemet.

...«

Hovedsagen

7 Schoonbroodt, der har specialiseret sig i international godstransport ved kontrolleret temperatur, råder over trækkende køretøjer og påhængsvogne, som er udstyret med et køleanlæg. Det fremgår af forelæggelsesdommen, at påhængsvognene, der oprindelig havde en 100 liter-tank til forsyning af køleanlægget, er blevet udstyret med en ekstra tank på ca. 700 liter monteret af forhandlere eller karosserifirmaer. Ekstratankene er indbygget permanent og anbragt på en sådan måde, at brændstoffet ved hjælp af en elektrisk pumpe, der styres af en kontakt på påhængsvognen, kan bruges som drivmiddel for såvel køleanlægget som trækkøretøjerne.

8 På baggrund af en kontrol af Schoonbroodt's køretøjer konstaterede de kompetente afgiftsmyndigheder, at ekstratankene ikke var i overensstemmelse med definitionen af »normale tanke« i artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88. De beregnede derfor, hvilke mængder brændstof indeholdt i disse tanke, som var blevet indført fra Luxembourg til Belgien uden at være angivet som krævet i henhold til den belgiske told- og afgiftslovgivning.

9 Marcel og Marc Schoonbroodt blev herefter ved Tribunal correctionnel de Verviers tiltalt for at have undladt at betale den særlige afgift ved indførslen af 85 848 liter dieselolie. Transportselskabet blev ligeledes indkaldt som civilretligt ansvarligt.

10 Ved dom af 17. maj 1995 blev de tiltalte frifundet med den begrundelse, at det ikke var bevist, at de omtvistede tanke ikke var normale tanke efter artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88.

11 Anklagemyndigheden og den belgiske stat appellerede dommen til Cour d'appel de Liège, som ved dom af 31. januar 1996 fastslog, at overtrædelsen strakte sig over perioden fra den 17. februar til den 24. december 1992, hvorefter den ved dom af 8. maj 1996 kendte de tiltalte skyldige med den begrundelse, at de omhandlede tanke ikke var i overensstemmelse med definitionen af »normale tanke« i artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88.

12 Sagen blev appelleret til Cour de cassation, som har udsat sagen og forelagt Domstolen følgende spørgsmål:

»Skal tanke, som er anbragt på containere, der er udstyret med et køleanlæg, og som skal anvendes i landevejsfjerntrafik, betragtes som 'normale' tanke som omhandlet i artikel 112 i forordning (EØF) nr. 918/83 om en fællesskabsordning vedrørende fritagelse for import- og eksportafgifter, som ændret ved forordning (EØF) nr. 1315/88, når 1) de nævnte tanke er indbygget af en af konstruktørens forhandlere eller af et karosserifirma med en permanent anbringelse, der muliggør direkte brug af brændstoffet som drivmiddel både for køretøjet og for køleanlæg, og 2) formålet med denne anbringelse er at give køretøjet — trækkøretøj og container — en tilstrækkelig rækkevidde med henblik på at opfylde følgende formål:

a) imødegå forsyningsvanskeligheder i lande, hvor brændstofforsyningen er usikker, og hvor den underlødige kvalitet af brændstofraffineringen gør det farligt at anvende det pågældende brændstof i køretøjerne

b) undgå tankning til undertiden prohibitive priser i lande, hvor brændstoffet er for dyrt

c) undgå vanskeligheder som følge af pligten til at ansøge myndighederne om tilbagebetaling af moms i de lande, hvor moms opkræves

d) benytte så få servicestationer som muligt for med olieselskaberne at kunne forhandle sig frem til de laveste priser?«

Domstolens kompetence

13 Den belgiske regering og Kommissionen har anført, at eftersom hovedsagen drejer sig om indrømmelse af fritagelse for afgifter ved indførsel og ikke for told, finder fællesskabsbestemmelserne kun anvendelse i sagen i medfør af belgisk ret.

14 Det skal hertil blot bemærkes, at Domstolen — som anerkendt af den belgiske regering og Kommissionen — i en række afgørelser har fastslået, at den er kompetent til at træffe afgørelse om præjudicielle spørgsmål, der vedrører fællesskabsretlige bestemmelser, i tilfælde, hvor de faktiske omstændigheder i hovedsagen ligger uden for fællesskabsrettens anvendelsesområde, men hvor det følger af national ret, at fællesskabsretten skal finde anvendelse (jf. senest domme af 17.7.1997, hhv. sag C-28/95, Leur-Bloem, Sml. I, s. 4161, præmis 27, og sag C-130/95, Giloy, Sml. I, s. 4291, præmis 23).

15 Dette er tilfældet i hovedsagen, hvor de omhandlede bestemmelser i belgisk ret henviser til den ordning, der gælder i henhold til fællesskabsretten.

16 Det forelagte spørgsmål bør derfor besvares.

Det præjudicielle spørgsmål

17 Den forelæggende ret ønsker nærmere bestemt at få oplyst, om definitionen af begrebet »normale tanke« i artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88, omfatter tanke, som er anbragt på containere, der er udstyret med et køleanlæg, og som skal anvendes i landevejsfjerntrafik, når tankene er indbygget af en af konstruktørens forhandlere eller af et karosserifirma med henblik på at opfylde bestemte økonomiske formål.

18 Indledningsvis bemærkes, at forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88, fastsætter betingelserne for indrømmelse af fritagelse for brændstof i motorkøretøjer fra tredjelande, hvorimod direktiv 68/297, som ændret ved direktiv 85/347, regulerer indrømmelse af fritagelse for brændstof i tankene i de i en medlemsstat indregistrerede motorkøretøjer, der passerer medlemsstaternes fælles grænser.

19 Det fremgår endvidere af forelæggelsesdommen, at situationen kan være den, at de omhandlede tanke ikke er anbragt på containere som omhandlet i artikel 112, stk. 2, litra d), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88, men på påhængsvogne, dvs. på erhvervskøretøjer som omhandlet i samme forordnings artikel 112, stk. 2, litra a), og i artikel 2 i direktiv 68/297, som ændret ved direktiv 85/347.

20 Der er imidlertid i relation til hovedsagen ikke nogen væsentlig forskel på de definitioner af begrebet »normale tanke«, der gives i de forskellige bestemmelser, der vil kunne være relevante.

21 Marcel og Marc Schoonbroodt gør gældende, at installeringen af de omhandlede tanke sker med henblik på en fornuftig drift af virksomheden og er i overensstemmelse med ånden bag fællesskabsbestemmelserne, som har til formål at forhindre en anarkisk og farlig import af brændbare stoffer i interimistiske tanke. Opkrævning af afgifter på brændstof i tanke som de her omhandlede ville udgøre en hindring for de frie varebevægelser og medføre en tilsidesættelse af reglerne om fri konkurrence mellem transportvirksomhederne til skade for de belgiske transportvirksomheder.

22 Den belgiske, den franske og den finske regering samt Kommissionen finder derimod, at begrebet »normale tanke« må have en snæver betydning. Eftersom de i hovedsagen omhandlede tanke ikke er indbygget oprindeligt i alle køretøjer af samme type af konstruktøren, men er indbygget efterfølgende i visse køretøjer af en forhandler eller et karosserifirma, kan de ikke betragtes som »normale tanke« i de nævnte bestemmelsers forstand.

23 Det bemærkes, at Rådet, når det udsteder regler om toldsuspension, skal tage retssikkerhedshensyn og de vanskeligheder, de nationale toldvæsener står over for, i betragtning (dom af 18.3.1986, sag 58/85, Ethicon, Sml. s. 1131, præmis 12). Det følger heraf, at sådanne bestemmelser skal fortolkes indskrænkende og i overensstemmelse med deres ordlyd, hvorfor det ikke er muligt at anvende dem på produkter, som ikke er nævnt i bestemmelserne, og herved gå ud over deres ordlyd (dom af 12.12.1996, forenede sager C-47/95 — C-50/95, C-60/95, C-81/95, C-92/95 og C-148/95, Olasagasti m.fl., Sml. I, s. 6579, præmis 20).

24 Som anført af de regeringer, der har indgivet indlæg for Domstolen, og af Kommissionen, er ordlyden af definitionen af »normale tanke« i både artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88, og artikel 2 i direktiv 68/297, som ændret ved direktiv 85/347, klar. For at kunne falde ind under den pågældende betegnelse skal tankene bl.a. være indbygget af konstruktøren, og det i alle køretøjer eller containere af samme type.

25 Det er imidlertid i hovedsagen ubestridt, at de omhandlede tanke er indbygget af forhandlere eller karosserifirmaer.

26 Marcel og Marc Schoonbroodt har i denne forbindelse gjort gældende, at forhandlerne eller karosserifirmaerne i dag i praksis udfører en del af konstruktionsarbejdet. Konstruktørerne af påhængsvogne konstruerer normalt kun understellet, idet det overlades til karosserifirmaer — som skal opfylde de samme betingelser med hensyn til sikkerhed og kompetence — at foretage den endelige udformning ud fra påhængsvognens anvendelse.

27 Selv hvis det antages, at dette faktisk er tilfældet, og at de konstaterede ændringer i arbejdsfordelingen mellem konstruktørerne på den ene side og karosserifirmaerne eller forhandlerne på den anden side kan give grundlag for at anse sidstnævnte for at handle som repræsentanter for konstruktøren i fremstillingsprocessen, tilkommer det fællesskabslovgiver at drage konsekvenserne heraf.

28 Det er ligeledes ubestridt, at tanke som de i hovedsagen omhandlede blev tilbudt som ekstraudstyr, og at de således ikke blev indbygget i alle køretøjer eller containere af samme type, men udelukkende i bestemte modeller på køberens bestilling.

29 Det forelagte spørgsmål skal herefter besvares med, at definitionen af begrebet »normale tanke« i artikel 112, stk. 2, litra c), i forordning nr. 918/83, som ændret ved forordning nr. 1315/88, ikke omfatter tanke, som er anbragt på containere, der er udstyret med et køleanlæg, og som skal anvendes i landevejsfjerntrafik, når tankene er indbygget af en af konstruktørens forhandlere eller af et karosserifirma med henblik på at opfylde bestemte økonomiske formål.

Sagens omkostninger

30 De udgifter, der er afholdt af den belgiske, den franske og den finske regering samt af Kommissionen, 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 (Første Afdeling)

vedrørende det spørgsmål, der er forelagt af Cour de cassation ved dom af 25. juni 1997, for ret:

Artikel 112, stk. 2, litra c), i Rådets forordning (EØF) nr. 918/83 af 28. marts 1983 om en fællesskabsordning vedrørende fritagelse for import- og eksportafgifter, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1315/88 af 3. maj 1988, der også ændrer forordning (EØF) nr. 2658/87 om told- og statistiknomenklaturen og den fælles toldtarif, skal fortolkes således:

Definitionen af begrebet »normale tanke« omfatter ikke tanke, som er anbragt på containere, der er udstyret med et køleanlæg, og som skal anvendes i landevejsfjerntrafik, når tankene er indbygget af en af konstruktørens forhandlere eller af et karosserifirma med henblik på at opfylde bestemte økonomiske formål.

Jann Edward Sevón

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 3. december 1998.

R. Grass P. Jann

Justitssekretær Formand for Første Afdeling