DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)
av den 16 juli 1992*

I mål C-343/90

har Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) till domstolen gett in en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 177 i EEG-fördraget i det mål som pågår vid den nationella domstolen mellan

Manuel José Lourenço Dias

och

Director da Alfândega do Porto.

Begäran avser tolkningen av artiklarna 12 och 95 i EEG-fördraget.

DOMSTOLEN (femte avdelningen),

sammansatt av avdelningsordföranden R. Joliet samt domarna G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias och M. Zuleeg,

generaladvokat: G. Tesauro,
justitiesekreterare: avdelningsdirektören H. A. Rühl,

som beaktat de skriftliga yttrandena från

— åklagarmyndigheten vid Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto, genom Isabel Aguiar,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

— den portugisiska regeringen, genom Luís Fernandes, director do Serviço Jurídico da Direcção-Geral das Comunidades Europeias, och juridiska rådgivaren Maria Luísa Duarte, Serviço Jurídico da Direcção-Geral das Comunidades Europeias,

— Förenade kungarikets regering, genom Hussein A. Kaya, Treasury Solicitor's Department, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom juridiske rådgivaren António Caeiro och Daniel Calleja Crespo, kommissionens rättstjänst, båda i egenskap av ombud,

som beaktat förhandlingsrapporten,

som hört de muntliga yttrandena från den portugisiska regeringen och kommissionen, framlagda vid sammanträde den 20 februari 1992,

som hört generaladvokatens förslag till avgörande, framlagt vid sammanträde den 31 mars 1992,

meddelar följande

dom

1 Genom beslut av den 18 oktober 1990, som inkom till domstolen den 16 november 1990, har Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Portugal) ställt åtta frågor om tolkningen av bestämmelserna i EEG-fördraget om avgifter med motsvarande verkan som importtullar och diskriminerande interna skatter och avgifter, för att kunna bedöma om en nationell lagstiftning varigenom en motorfordonsskatt infördes är förenlig med gemenskapsrätten.

2 Dessa frågor har uppkommit inom ramen för en tvist mellan Manuel José Lourenço Dias och Director da Alfândega do Porto (tulldirektören i Porto). Den sistnämnde har lagt Lourenço Dias till last att denne ändrat vissa tekniska kännetecken hos ett motorfordon utan att betala den skatt som förändringen medförde.

3 Den ifrågavarande skatten infördes genom Decreto-lei nr 152 av den 10 maj 1989 (Diário da República, serie I, nr 107, av den 10 maj 1989, s. 1858, nedan kallat "lagdekretet"). Skatten läggs i princip på alla motorfordon, oavsett om de importeras till Portugal eller om de monteras eller tillverkas där. Enligt ett undantag som föreskrivs i artikel 2.2 i lagdekretet skall emellertid fordon, som har en fast skiljevägg som skiljer fordonets förar- och passagerarplatser från varuutrymmet och vars lastyta täcks av ett golv, betraktas som "lätta motorfordon för varutransporter" vilka kan importeras till Portugal utan att denna skatt tas ut.

4 Det framgår av beslutet om hänskjutande att det fordon som det är fråga om i målet vid den nationella domstolen hade importerats från Frankrike till Portugal i november 1989 av det portugisiska bolaget Automóveis Citroën SA. Vid denna tidpunkt var fordonet utrustat med en fast skiljevägg och ett sammanhängande golv. Motorfordonsskatten togs därför inte ut av importören.

5 Den 31 december 1989 såldes fordonet av bolaget Citroën till Lourenço Dias arbetsgivare, som registrerade det för första gången den 2 januari 1990 som "lätt fordon, typ: varutransporter". När Lourenço Dias, som körde fordonet för sin arbetsgivares räkning, stoppades av polisen i Porto några månader senare, i juli 1990, konstaterade polisen att skiljeväggen hade avlägsnats. Polisen ansåg att fordonet därigenom blivit ett "lätt motorfordon för transport av passagerare eller för kombibruk" och att det följaktligen skulle påföras motorfordonsskatt.

6 Artikel 1.2 i lagdekretet föreskriver nämligen att motorfordonsskatten även är tillämplig på lätta motorfordon avsedda för varutransporter som, efter övergång till fri omsättning, byggs om till fordon för transport av passagerare eller till kombifordon för transport av passagerare och varor.

7 Director da Alfândega do Porto fann att Lourenço Dias var ansvarig för denna ändring och dömde honom till böter. Director da Alfândega do Porto ansåg därvid att det var fråga om en enligt artikel 11 i lagdekretet straffbar smuggling, eftersom de ändringar som företagits av de kännetecken som var avgörande för den skattemässiga klassificeringen av fordonet inte hade anmälts.

8 Lourenço Dias ansåg att detta avgörande var oriktigt och väckte talan vid Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto med yrkande om frikännande.

9 Den nationella domstolen har funnit det nödvändigt att ställa åtta frågor till domstolen om tolkningen av artiklarna 12 och 95 i EEG-fördraget. Dessa frågor lyder:

"1. Är det enligt artikel 95 första stycket i EEG-fördraget tillåtet att den portugisiska staten belägger begagnade fordon som importeras från gemenskapen med motorfordonsskatt medan begagnade fordon som köps i Portugal är fria från skatt?

2. Är det enligt artikel 95 andra stycket i EEG-fördraget tillåtet att den portugisiska motorfordonsskatten tas ut efter en särskild skala vars skattesatser ökar markant fr.o.m. en viss cylindervolym i fråga om fordon som varken monteras eller tillverkas i Portugal, så att enbart importerade fordon berörs?

3. Är det enligt artikel 95 i EEG-fördraget tillåtet att Portugal fastställer eller försöker att fastställa avsättningen av bilar till en ekonomisk modell som omfattar fordon med en cylindervolym på mellan 801 och 1.500 cm^3 genom att bevilja en nedsättning av motorfordonsskatten för fordon som har sådan cylindervolym?

4. Är det enligt artikel 95 andra stycket i EEG-fördraget tillåtet att den motorfordonsskatt som tas ut vid import är underkastad andra uppbördsformer och betalningsfrister än skatten på de fordon som tillverkas i Portugal?

5. Är det enligt artikel 95 andra stycket tillåtet att den portugisiska staten inför en begränsning i fråga om användningen i trafiken av importerade fordon men ingen sådan begränsning i fråga om fordon som monteras eller tillverkas i Portugal, på så sätt att importerade fordon endast får användas i trafiken i högst 48 timmar räknat från importen till landet?

6. Är det enligt artikel 95 andra stycket i EEG-fördraget tillåtet att den portugisiska staten föreskriver en tidsfrist inom vilken importhandlingarna skall inlämnas till den behöriga tullmyndigheten, medan den inte föreskriver någon tidsfrist för inlämnandet av de erforderliga tullhandlingarna för fordon som monteras eller tillverkas i Portugal?

7. Är det enligt artikel 95 i EEG-fördraget tillåtet att den portugisiska staten undantar importen av äldre fordon från motorfordonsskatten då vissa omständigheter föreligger som är beroende av en subjektiv bedömning?

8. Utgör det en hemlig eller dold överträdelse av artikel 95 i EEG-fördraget om en medlemsstat omedelbart före anslutningen till EEG inför en konsumtionsskatt som inte bara läggs på från gemenskapen importerade varor utan även på varor som påstås vara tillverkade i det aktuella landet, men denna stat inte alls tillverkar varan i fråga eller endast tillverkar den i så små mängder att dessa inte har någon betydelse på marknaden? Är det då inte fråga om en avgift med motsvarande verkan som en tull, i strid med artikel 12 i EEG-fördraget?

10 För en utförligare redogörelse för de faktiska omständigheterna i tvisten, rättegångens förlopp och de berördas yttranden hänvisas till förhandlingsrapporten. Handlingarna i målet i dessa delar återges i det följande endast i den mån domstolens argumentation kräver det.

Relevansen hos den nationella domstolens frågor

11 Inledningsvis skall det anmärkas att alla berörda som ingivit yttranden till domstolen har ifrågasatt om de ställda frågorna eller vissa av dem har någon relevans för avgörandet av målet vid den nationella domstolen.

12 Den portugisiska regeringen har särskilt gjort gällande att den enda orsaken till den konkreta tvisten vid den nationella domstolen är den i den nationella skattelagstiftningen föreskrivna skillnaden mellan "lätta motorfordon för transport av passagerare eller för kombibruk" och "lätta motorfordon för varutransporter" och att ingen av de ställda frågorna har något samband med denna skillnad.

13 I detta hänseende är det nödvändigt att erinra om och klargöra några principer om domstolens behörighet enligt artikel 177 i fördraget.

14 För det första framgår det av domstolens fasta rättspraxis (se i första hand dom av den 1 december 1965 i målet 16/65 Schwarze, Rec. s. 1081 och senast dom av den 25 juni 1992 i målet C-147/91 Ferrer Laderer, Rec. s. I-4097, punkt 6) att det förfarande som föreskrivs i artikel 177 i fördraget är ett medel för samarbete mellan domstolen och de nationella domstolarna.

15 Enligt en också fast rättspraxis (se i första hand dom av den 29 november 1978 i målet 83/78 Pigs Marketing Board, Rec. s. 2347, punkt 25 och senast dom av den 28 november 1991 i målet C-186/90 Durighello, Rec. s. I-5773, punkt 8) angående ramen för detta samarbete är den nationella domstolen, som ensam har direkt kännedom om de faktiska omständigheterna i målet, bäst lämpad att med hänsyn till målets särskilda kännetecken bedöma nödvändigheten av ett förhandsavgörande för att kunna avgöra målet.

16 Om de av den nationella domstolen ställda frågorna avser tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse är därför EG-domstolen i princip skyldig att besvara den nationella domstolens frågor (se dom av den 8 november 1990 i målet C-231/89 Gmurzynska, Rec. s. I-4003).

17 I dom av den 16 december 1981 i målet 244/80 Foglia, (Rec. s. 3045, punkt 21) fann domstolen att det emellertid ankommer på den att granska de förutsättningar under vilka en fråga förts vidare till den för att den skall kunna pröva sin egen behörighet. Den samarbetsanda i vilken ett förfarande för förhandsavgörande skall äga rum kräver nämligen att den nationella domstolen å sin sida beaktar den uppgift som överlämnats till EG-domstolen och som består i att bidra till rättskipningen i medlemsstaterna, men inte i att avge rådgivande utlåtanden i allmänna eller hypotetiska frågor (se ovannämnda dom av den 16 december 1981 Foglia, punkterna 18 och 20 och dom av den 3 februari 1983 i målet 149/82 Robards, Rec. s. 171, punkt 19).

18 Det är med tanke på denna uppgift som EG-domstolen inte anser sig kunna avgöra en tolkningsfråga som uppkommit vid en nationell domstol bl.a. om tolkningsfrågan avser rättsakter som ännu inte har antagits av gemenskapens institutioner (se dom av den 22 november 1978 i målet 93/78 Mattheus, Rec. s. 2203, punkt 8), om rättegången vid den hänskjutande domstolen har avslutats (se dom av den 21 april 1988 i målet 338/85 Pardini, Rec. s. 2041, punkt 11) eller om det inte föreligger något samband mellan den nationella domstolens begäran om tolkningen av gemenskapsrätten eller prövningen av giltigheten av en gemenskapsrättslig regel och de faktiska omständigheterna i eller föremålet för tvisten vid den nationella domstolen (se dom av den 16

juni 1981 i målet 126/80 Salonia, Rec. s. 1563, punkt 6 och senast ovannämnda dom av den 28 november 1991 Durighello, punkt 9).

19 Det skall för övrigt erinras om att det är lämpligt att den nationella domstolen före hänskjutandet till EG-domstolen fastställer de faktiska omständigheterna i målet och avgör de frågor som uteslutande skall bedömas enligt nationell rätt, för att EG-domstolen skall kunna ge en ändamålsenlig tolkning av gemenskapsrätten i enlighet med artikel 177 i fördraget (se dom av den 10 mars 1981 i målen 36/80 och 71/80 Irish Creamery Milk Suppliers Association, Rec. s. 735, punkt 6). Det krävs dessutom att den nationella domstolen anger varför den anser att ett svar på dess frågor behövs för att den skall kunna döma i målet (se i första hand ovannämnda dom av den 16 december 1981 Foglia, punkt 17 och senast dom av den 12 juni 1986 i målen 98/85, 162/85 och 258/85 Bertini, Rec. s. 1885, punkt 6).

20 När EG-domstolen erhållit denna information är den i stånd att undersöka om den begärda tolkningen av gemenskapsrätten uppvisar ett samband med de faktiska omständigheterna i eller föremålet för tvisten vid den nationella domstolen. Om det framgår att den ställda frågan uppenbart saknar relevans för avgörandet av den tvisten, skall EG-domstolen fastställa att anledning saknas för den att döma i saken.

21 Mot bakgrund av dessa kriterier skall domstolen pröva invändningarna om att det saknas samband mellan de till domstolen hänskjutna tolkningsfrågorna i förevarande mål och den konkreta tvist som skall avgöras av den nationella domstolen.

22 I detta hänseende skall tre förhållanden beaktas. För det första framgår det av de handlingar som den nationella domstolen själv tillhandahållit och av en till åklagarmyndighetens yttranden fogad handling att det fordon vars ombyggnad gav upphov till tvisten var en ny, år 1989 tillverkad och förvärvad bil med en cylindervolym på 1.360 cm^3. För det andra har den portugisiska regeringen, när det gäller den nationella rätten, under det muntliga förfarandet informerat domstolen om att den omtvistade skiljeväggen återinsatts kort efter det att det konstaterats att den avlägsnats, att någon motorfordonsskatt därför inte behöver betalas och att den nationella domstolen till följd därav endast har att ta ställning till beloppet av eventuella böter vilka har sin rättsliga grund i andra bestämmelser än lagdekretet. För det tredje har den nationella domstolen uttryckt tvivel om förenligheten av vissa av lagdekretets bestämmelser med gemenskapsrätten, men underlåtit att informera EG-

domstolen om hur dessa bestämmelser skall tillämpas inom ramen för den vid den nationella domstolen anhängiga tvisten.

23 Mot bakgrund av dessa överväganden skall först frågorna 1 och 3–7 behandlas.

Frågan om olika skattesystem för importerade begagnade fordon och för i Portugal registrerade begagnade fordon

24 Den nationella domstolens första fråga går ut på om artikel 95 första stycket i fördraget förbjuder en medlemsstat att belägga från andra medlemsstater importerade begagnade fordon med en motorfordonsskatt, när denna skatt inte läggs på begagnade fordon som var nya när de importerades eller som ursprungligen monterats eller tillverkats i Portugal.

25 I detta hänseende är det tillräckligt att erinra om att det fordon som gav upphov till tvisten vid den nationella domstolen var nytt när det importerades och förvärvades.

Frågan om skattenedsättning för att främja köp av fordon med viss cylindervolym

26 Den nationella domstolens tredje fråga går ut på om artikel 95 förbjuder en medlemsstat att genom en nedsättning av skattebeloppet främja köp av fordon som har en cylindervolym på mellan 801 och 1.500 cm^3 till nackdel för fordon med större cylindervolym.

27 Denna fråga avser den till lagdekretet fogade skalan.

28 Även om Lourenço Dias fordon inte såsom "lätt motorfordon för varutransporter" befriats från skatt, skulle det bli föremål för skattenedsättning eftersom dess cylindervolym är på 1.360 cm^3.

Frågan om olika tidsfrist för betalning av motorfordonsskatten beroende på om fordonet är importerat eller tillverkat inom landet

29 Den nationella domstolens fjärde fråga går ut på om artikel 95 andra stycket i fördraget förbjuder en medlemsstat att föreskriva olika tidsfrister för betalning av en motorfordonsskatt och olika uppbördsformer, beroende på om fordonet är importerat eller tillverkat i medlemsstaten.

30 Denna fråga hänför sig till artikel 4 i lagdekretet som, i fråga om för avsättning inom landet avsedda fordon som monterats i Portugal eller som importerats dit färdigmonterade, föreskriver att skatten skall betalas enligt de allmänna bestämmelserna om tullskuld och om uppskov med betalning av importtullar. Artikel 4 föreskriver vidare att, i fråga om motorfordon som tillverkas inom landet med användning av inhemska eller därmed likställda komponenter eller som byggs om enligt artikel 1.2, ansökan om fastställelse och betalning av skatten skall göras hos vederbörande tulldirektorat på grundval av en blankett för motorfordonsskatt.

31 Den nationella domstolen har därav dragit den slutsatsen att motorfordonsskatten för importerade fordon med tillämpning av artikel 8 i rådets förordning nr 1854/89 av den 14 juni 1989 om bokföring och villkor för betalning av tullar på import eller export när det föreligger en tullskuld (EGT L 186, s. 1, fransk version, vid översättning fanns ingen svensk version att tillgå), i princip skall betalas inom tio dagar efter underrättelse om det utestående tullbeloppet. Däremot föreskrivs det inte enligt den nationella domstolen någon betalningsfrist när det gäller inom landet tillverkade fordon.

32 Såsom Förenade kungarikets regering med rätta har framhållit har denna fråga ingen betydelse för avgörandet av tvisten vid den nationella domstolen. Det ifrågavarande fordonet har i överensstämmelse med nationell lagstiftning importerats under åtnjutande av befrielse från motorfordonsskatten. Importören var således inte föremål för diskriminering när importen ägde rum. Enligt artikel 4 i ovannämnda lagdekret är skatten inte debiterbar förrän fordonet har byggts om i den mening som avses i artikel 1.2. Vid denna tidpunkt skall skatten emellertid fastställas och betalas på samma villkor som gäller för motorfordon vilka tillverkats inom landet av inhemska eller därmed likställda komponenter.

Frågan om begränsning av den tid under vilken utlandsregistrerade, för slutgiltig import avsedda motorfordon får användas i trafiken

33 Den nationella domstolens femte fråga går ut på om artikel 95 andra stycket förbjuder en medlemsstat att till 48 timmar räknat från importen till Portugal begränsa den tid under vilken importerade fordon får användas i trafiken, medan fordon som monterats eller tillverkats i Portugal inte är föremål för någon sådan begränsning.

34 Det framgår av beslutet om hänskjutande att denna fråga avser artikel 5.1 i lagdekretet. Där föreskrivs att utlandsregistrerade, för slutgiltig import avsedda motorfordon vars ägare har sitt hemvist eller sitt säte i Portugal, endast får användas i trafiken under 48 timmar räknat från importen till Portugal.

35 Som fastslås i själva beslutet om hänskjutande registrerades emellertid det i förevarande mål aktuella fordonet för första gången i Portugal. Fordonet har alltså aldrig varit underkastat de begränsningar avseende användningen i trafiken som föreskrivs i artikel 5.1 i lagdekretet.

Frågan om olika tullformaliteter för importerade fordon och för i Portugal monterade fordon

36 Den nationella domstolens sjätte fråga går ut på om artikel 95 förbjuder en medlemsstat att föreskriva tidsfrister för uppfyllandet av vissa tullformaliteter avseende import av fordon, när sådana tidsfrister inte gäller för inom landet tillverkade fordon.

37 Denna fråga rör artikel 5.2 i lagdekretet, som föreskriver att handlingarna angående den slutgiltiga importen av utlandsregistrerade fordon skall ges in till tullmyndigheterna inom 60 dagar från importen av fordonen till Portugal.

38 Det skall anmärkas att en eventuell diskriminering genom artikel 5.2 i lagdekretet endast drabbar fordon som redan registrerats i utlandet. Som redan anförts avser emellertid den vid den nationella domstolen anhängiga tvisten ett fordon som registrerades för första gången i Portugal.

Frågan om skattefrihet för äldre bilar

39 Den nationella domstolens sjunde fråga går ut på om artikel 95 förbjuder en medlemsstat att undanta importen av äldre motorfordon från skatt, när en sådan förmån inte ges i fråga om andra fordon.

40 Denna fråga avser artikel 9 i lagdekretet som tillåter från motorfordonsskatt befriad import av motorfordon tillverkade senast 1950, om dessa fordon är av betydelse för det nationella kulturarvet.

41 I detta hänseende är det tillräckligt att erinra om att det fordon som det är fråga om i förevarande mål tillverkades 1989.

42 Av det anförda följer att frågorna 1 och 3–7 inte skall besvaras, eftersom de uppenbart saknar samband med de faktiska omständigheter som ligger till grund för tvisten vid den nationella domstolen.

Frågan om förändringen i skatteskalans progressivitet från och med en viss cylindervolym

43 Den nationella domstolens andra fråga går i huvudsak ut på om artikel 95 andra stycket förbjuder att fordon vilkas motorstorlek överskrider en viss cylindervolym beläggs med en motorfordonsskatt vars belopp är flera gånger högre än den progressiva skatt som skall erläggas för fordon som inte uppnår denna cylindervolym, när alla de fordon som drabbas av den högre skatten är importerade, särskilt från andra medlemsstater.

44 Den nationella domstolen har i detta hänseende förklarat att motorfordonsskatten enligt den till lagdekretet bifogade skalan är nästan tre gånger högre för fordon med en cylindervolym på 1.751 cm^3 än för dem med en cylindervolym på 1.750 cm^3. Den nationella domstolen har därför undrat om inte den portugisiska staten på så sätt belägger fordon som importeras från andra medlemsstater med en intern skatt som är av sådan art att den indirekt skyddar den nationella motorfordonsindustrin, som endast tillverkar fordon med liten cylindervolym.

45 Som redan framhållits har det fordon som det är fråga om i målet vid den nationella domstolen en cylindervolym på 1.360 cm^3. Oavsett om motorfordonsskatt slutligen skall betalas, omfattas fordonet därför under alla omstän-

digheter inte av den ökning av skattesatsen som gäller för fordon med en större cylindervolym än 1.750 cm^3. Den omständigheten att de sistnämnda fordonen eventuellt blir föremål för diskriminering skadar således inte Lourenço Dias eller hans företag. Situationen är i detta hänseende annorlunda än den som domstolen hade att bedöma inom ramen för domarna av den 9 maj 1985 i målet 112/84 Humblot (Rec. s. 1367), av den 17 september 1987 i målet 433/85 Feldain (Rec. s. 3521) och av den 29 juni 1988 i målet 240/87 Delville (Rec. s. 3513), där tvisten vid den nationella domstolen rörde skattetillägg som kärandena var tvungna att betala eftersom de körde fordon med stor cylindervolym.

46 Genom att på detta sätt ifrågasätta om denna sida av lagdekretet är förenlig med artikel 95 vill den nationella domstolen emellertid i själva verket få veta om ett skattesystem i sin helhet skall anses vara diskriminerande, när vissa av dess delar eller tillämpningsföreskrifter är diskriminerande.

47 Det skall i detta hänseende anmärkas att systemen för skatter och avgifter i de flesta medlemsstaterna karakteriseras av mycket stora skillnader med hänsyn till beskattningen av vissa varor eller beviljandet av skatteavdrag eller skattenedsättning.

48 Den omständigheten att det förekommer diskriminerande behandling av vissa grupper av varor kan inte påverka förenligheten med gemenskapsrätten av interna skatter eller avgifter som läggs på andra grupper av varor, om dessa interna skatter eller avgifter tillämpas på ett icke diskriminerande sätt. En diskriminering till nackdel för vissa varor har nämligen inte nödvändigtvis till följd att systemet för skatter och avgifter i sin helhet blir oförenligt med gemenskapsrätten (beträffande diskriminering som påverkar regler om tillträde till offentliga tjänster, se dom av den 3 juli 1991 i målet 355/89 Barr och Montrose, Rec. s. I-3479, punkt 19).

49 Den nationella domstolens fråga skall därför besvaras på följande sätt. Den omständigheten att vissa delar av eller vissa tillämpningsföreskrifter till ett system för interna skatter eller avgifter är diskriminerande och därmed förbjudna i enlighet med artikel 95 i fördraget, innebär inte nödvändigtvis att hela det system för skatter eller avgifter som dessa delar eller föreskrifter ingår i skall betraktas som oförenligt med denna artikel.

Frågan om överträdelse av artiklarna 12 och 95 i fördraget

50 Den nationella domstolens åttonde fråga går ut på om en skatt som läggs på motorfordon skall betraktas som en enligt artikel 12 i EEG-fördraget förbjuden avgift med motsvarande verkan som en tull, om likartade inhemska varor saknas.

51 Det skall därvid anmärkas att den nationella domstolen uttryckt ovisshet endast eftersom den enligt egen uppgift inte förfogar över tillräcklig ekonomisk information för att ha exakt kännedom om den portugisiska bilsektorn.

52 Det skall emellertid framhållas att den portugisiska regeringen som svar på en fråga av domstolen lämnat statistiska uppgifter, av vilka det framgår att det verkligen finns en inhemsk bilindustri och att denna för övrigt inte är begränsad till tillverkning av bilar med liten cylindervolym.

53 Under alla omständigheter skall det erinras om att det framgår av domstolens rättspraxis (dom av den 7 maj 1987 i målet 193/85 Co-Frutta, Rec. s. 2085, punkt 14) att en avgift som läggs på både importerade och inhemska varor, men som i praktiken nästan uteslutande är tillämplig vad gäller importerade varor på grund av att den inhemska produktionen är ytterst begränsad, inte är en avgift med motsvarande verkan som en importtull i den mening som avses i artiklarna 9 och 12 i fördraget om den ingår i ett allmänt internt avgiftssystem som systematiskt och enligt objektiva kriterier tillämpas på kategorier av varor, oberoende av dessa varors ursprung. Den har således karaktären av en intern skatt eller avgift i den mening som avses i artikel 95.

54 Motorfordonsskatten, som utan åtskillnad tillämpas såväl på fordon som monterats och tillverkats i Portugal som på importerade nya och begagnade fordon, utgör en del av ett sådant allmänt internt skattesystem vilket belastar grupper av varor enligt ett objektivt kriterium, i detta fall cylindervolymen.

55 Svaret på den nationella domstolens fråga blir därför följande. En motorfordonsskatt som utan åtskillnad tillämpas på fordon som monterats eller tillverkats i den medlemsstat där skatten tas ut och på såväl nya som begagnade importerade fordon, kan inte betraktas som en sådan avgift med motsvarande verkan som en importtull som är förbjuden enligt artikel 12 i EEG-fördraget.

Rättegångskostnader

56 De kostnader som har förorsakats Portugals och Förenade kungarikets regeringar samt Europeiska gemenskapernas kommission, som har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

– angående de frågor som genom beslut av den 18 oktober 1990 förts vidare av Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto – följande dom:

1) **Den omständigheten att vissa delar av eller vissa tillämpningsföreskrifter till ett system för interna skatter eller avgifter är diskriminerande och därmed förbjudna i enlighet med artikel 95 i fördraget, innebär inte nödvändigtvis att hela det system för skatter eller avgifter som dessa delar eller föreskrifter ingår i skall betraktas som oförenligt med denna artikel.**

2) **En motorfordonsskatt som utan åtskillnad tillämpas på fordon som monterats eller tillverkats i den medlemsstat där skatten tas ut och på såväl nya som begagnade importerade fordon, kan inte betraktas som en sådan avgift med motsvarande verkan som en importtull som är förbjuden enligt artikel 12 i EEG-fördraget.**

Joilet Mancini

Moitinho de Almeida Rodríguez Iglesias Zuleeg

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 16 juli 1992.

J.-G. Giraud
Justitiesekreterare

R. Joilet
Ordförande på femte avdelningen