teile und Befreiungen mit einzubeziehen, die in dem einen oder dem anderen Fall gewährt werden.

4. Daß möglicherweise eine nationale Steuer nur ein geringfügiges und zufälliges Hindernis darstellte und dieses Hindernis nur bei Abschaffung der Steuer vermieden werden konnte, reicht nicht aus, um die Anwendung von Artikel 95 EWG-Vertrag auszuschließen.

Kutscher Pescatore Mertens De Wilmars

Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. Februar 1977.

Der Kanzler

A. Van Houtte

Der Präsident

H. Kutscher

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS FRANCESCO CAPOTORTI VOM 18. JANUAR 1977 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Der Gerichtshof hat schon öfter Gelegenheit gehabt, Artikel 95 Absatz 1 des Vertrages von Rom auszulegen, welcher es bekanntlich den Mitgliedstaaten verbietet, auf Waren aus anderen Mitgliedstaaten „unmittelbar oder mittelbar" höhere inländische Abgaben, *gleich welcher Art,* zu erheben, als gleichartige inländische Waren unmittelbar oder mittelbar zu tragen haben. Im vorliegenden Fall geht es im wesentlichen darum, zu entscheiden, ob dieses Verbot auch für eine Steuer gilt, die auf den Straßengüterverkehr erhoben wird und die unter gewissen Umständen Waren aus anderen Mitgliedstaaten stärker belastet als gleichartige Waren, die über gleiche Entfernungen ausschließlich im Inland befördert werden.

Im Jahre 1968 beschloß die deutsche Bundesregierung ein „Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972", um einige Schwierigkeiten dieses Sektors zu beheben. In diesem Programm hieß es, die Benutzung der Schiene solle gefördert und der Transport auf der Straße solle vermindert werden, und es wurde deshalb entschieden, letzteren vorübergehend steuerlichen Maßnah-

1 – Aus dem Italienischen übersetzt.

men zu unterwerfen. So erging am 28. Dezember 1968 das Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs (StrGüVStG), das insbesondere den Schwerlastverkehr über große Entfernungen innerhalb des deutschen Staatsgebiets treffen sollte. Nach diesem Gesetz werden nur diejenigen inländischen Warentransporte von der Steuer ausgenommen, die innerhalb eines Umkreises von 50 km Luftlinie um den Mittelpunkt der Gemeinde ausgeführt werden, in der das Beförderungsunternehmen seinen Sitz oder seine Niederlassung hat (dieser ‚Nahzone' genannte Umkreis war bereits in § 2 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 vorgesehen). Transporte, die diese Freizone verlassen, unterliegen einer Steuer von 1 Pf je Tonnenkilometer; bei dem im Ausgangsrechtsstreit vorliegenden Werkverkehr erhöht sich dieser Steuersatz jedoch ab einer zulässigen Nutzlast von 4 Tonnen und erreicht bei einer zulässigen Nutzlast von 6 Tonnen oder mehr 5 Pf je Tonnenkilometer.

Eine andere Regelung gilt nach diesem Gesetz für Beförderungen, die die deutsche Grenze in der einen oder anderen Richtung überschreiten. Dann bleibt die Steuer nämlich nur außer Ansatz, wenn der deutsche Entlade- oder Beladeort innerhalb der Nahzone der Gemeinde liegt, in deren Gebiet die Grenze überschritten wird (§ 3 Abs. 5 StrGüVStG). In diesem Fall wird also nicht der Sitz des Beförderungsunternehmens berücksichtigt, sondern die Besteuerung so gehandhabt, als befinde sich der Sitz dieses Unternehmens — einerlei, ob es ein inländisches oder ausländisches Unternehmen ist — an dem Ort, an dem der Transport die Grenze der Bundesrepublik überschreitet. Infolgedessen kann die steuerfrei mögliche Beförderungsstrecke nicht die dem Durchmesser einer voll im deutschen Hoheitsgebiet liegenden Nahzone entsprechende Höchstentfernung erreichen, sie ist vielmehr auf die höchstens 50 km zwischen dem Entlade- oder Beladeort und dem Ort des Grenzübertritts beschränkt. Auf diese Weise wird der internationale Verkehr auch in den Fällen, in denen er mit Rücksicht auf den tatsächlichen Betriebssitz des Transportunternehmens und die zwischen Belade- und Entladeort zurückgelegte Wegstrecke als steuerfreier „Nahverkehr" angesehen werden könnte, immer dann allein wegen des Überschreitens der Grenze dennoch als Fernverkehr behandelt, wenn nicht die eingeschränkte Befreiung nach § 3 Absatz 5 StrGüVStG Platz greift.

Klägerin des Ausgangsverfahrens ist die Firma Schöttle mit Sitz in Oberkollwangen, die Personen- und Güternahverkehr sowie Großhandel mit Kies und Sand betreibt. Im Rahmen dieser Tätigkeit beförderte sie Kies, den sie direkt von der Kiesgrube in Lauterbourg/Elsaß holte und in den Raum Stuttgart lieferte. Läge die Gemeinde Lauterbourg in Deutschland, so würde sie in die Nahzone mit Mittelpunkt Oberkollwangen fallen, und die Firma Schöttle brauchte für einen solchen Transport nicht die im Gesetz vom 28. Dezember vorgesehene Steuer zu zahlen. Dagegen kommt die Befreiung für grenzüberschreitende Beförderungen nach § 3 Absatz 5 StrGüVStG nicht zum Zug, weil Stuttgart mehr als 50 km vom Ort des Grenzübertritts entfernt liegt.

Deswegen hat das Finanzgericht Baden-Württemberg, das die Firma Schöttle gegen den Steuerbescheid der nationalen Finanzbehörde angerufen hat, dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vier Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt, die ich nacheinander verlesen und untersuchen werde.

Ich muß schließlich noch erwähnen, daß das deutsche Finanzamt nach Ergehen des Vorlagebeschlusses seine Steuerforderung gegen die Firma Schöttle erlassen hat, weil die Steuer nach Lage des Einzelfalls zu vom Gesetzgeber nicht gewollten diskriminierenden Ergebnissen führte. Das Finanzamt hat deshalb die Hauptsache für erledigt erklärt und beim Finanzamt die Rücknahme des Vorabentscheidungsersuchens beantragt. Dem hat

die klagende Firma widersprochen. Das Finanzgericht hat entschieden, durch den Erlaß der Steuerforderung aus Billigkeitsgründen sei die Anfechtungsklage unter anderem wegen des der Klägerin durch die Heranziehung zur Steuer möglicherweise entstandenen Schadens nicht erledigt. (Die Klägerin behauptet, sie habe sich von ihrem französischen Kieslieferanten trennen und ihre Tätigkeit mit erheblichen geschäftlichen Verlusten umstellen müssen.)

2. Die erste Frage lautet: „Ist eine Steuer, die auf der Grundlage der im Inland zurückgelegten Wegstrecke für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erhoben wird, eine Abgabe auf Waren im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag?"

Die Frage ist meines Erachtens zu bejahen.

Zwar knüpft die betreffende Steuer nicht unmittelbar an die Ware an, sondern an die Beförderung, sie steht aber in hinreichend direkter Beziehung zur Ware selbst, auf die die fiskalische Belastung sich letzten Endes auswirkt und die sie belastet, dies um so mehr, als die Höhe der Steuer für eine Beförderung nicht nur von der zurückgelegten Entfernung, sondern auch vom Gewicht der beförderten Ware abhängt.

Außerdem wird der an sich bereits weite Begriff „unmittelbar oder mittelbar zu tragende inländische Abgaben" des Artikels 95 vom Gerichtshof extensiv ausgelegt. Es erscheint angezeigt, an das Urteil vom 3. April 1968 in der Rechtssache 28/67 (Molkereizentrale Westfalen/Lippe, Slg. 1968, 215 ff., 233) zu erinnern, in dem es unter anderem heißt: „Artikel 95 Absatz 1 betrifft alle Abgaben, die das inländische Erzeugnis auf allen Fertigungs- und Vertriebsstufen, die derjenigen der Einfuhr gleichartiger Erzeugnisse aus anderen Mitgliedstaaten vorangehen oder entsprechen, tatsächlich und spezifisch treffen. „In dem gleichen Urteil heißt es auch zu den in Artikel 95 verwendeten Begriffen: „... die Wendung ‚unmittelbar oder mittelbar' [ist] mit Rücksicht auf den Grundgedanken dieser Vorschrift weit auszulegen."

Artikel 95 wäre auf die Fallgestaltung, aus der sich der vorliegende Streit ergibt, nur dann unanwendbar, wenn die streitige Steuer als Abgabe gleicher Wirkung wie ein Zoll im Sinne der Artikel 9, 12 und 13 Absatz 2 des Vertrages von Rom zu betrachten wäre. Der Gerichtshof hat nämlich zutreffend die Anwendungsbereiche der Artikel 12 und 13 einerseits und des Artikels 95 andererseits deutlich unterschieden und ausgeschlossen, daß diese Bestimmungen auf ein und denselben Sachverhalt angewendet werden können (Urteil vom 4. April 1968 in der Rechtssache 25/67 — Milch-, Fett- und Eier-Kontor-Slg. 1968, 311 ff., 330; vgl. auch Urteil vom 22. Oktober 1974 in der Rechtssache 27/74 — Demag — Slg. 1974, 1046). In Wirklichkeit ergänzt das Verbot des Artikels 95 die Verbote der Artikel 12 ff. betreffend Zölle und Abgaben zollgleicher Wirkung hinsichtlich fiskalischer Maßnahmen, die nicht unter diese Vorschriften fallen. Bereits in seinem ersten abgabenrechtlichen Urteil hat der Gerichtshof die Auffassung vertreten, daß Artikel 95 dazu bestimmt sei, die Einbrüche in den Geltungsbereich der Verbote der Artikel 9 und 12 EWG-Vertrag abzuriegeln, die durch fiskalische Maßnahmen erzielt werden könnten (Urteil vom 14. Dezember 1962 in den verbundenen Rechtssachen 2 und 3/62 — Kommission/Luxemburg und Belgien — Slg. 1962, 867 ff., 881; im gleichen Sinne vgl. auch Urteil vom 1. Juli 1969 in der Rechtssache 24/68 — Kommission/Italienische Republik — Slg. 1969, 193, und Urteil vom 1. Juli 1969 in den verbundenen Rechtssachen 2 und 3/69 — Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders — Slg. 1969, 211). Aber diese ergänzende Funktion schließt die Unterscheidung der Fälle der Artikel 9 und 12 einerseits und des Artikels 95 andererseits nicht aus, sondern setzt sie im Gegenteil voraus. Wie der Gerichtshof in dem erwähnten Urteil in den Rechtssachen 2 und 3/69

klargestellt hat, umfaßt der Begriff Abgabe zollgleicher Wirkung nicht solche Abgaben, die innerhalb des Staates auch gleichartige inländische Erzeugnisse treffen; diese Eigenschaft unterscheidet die Steuer von der zollgleichen Abgabe.

Die Abgrenzung der Begriffe ‚Abgabe zollgleicher Wirkung' und ‚inländische Abgabe' ist neuerdings im Urteil vom 15. Dezember 1976 in der Rechtssache 35/76 bestätigt worden. Der Gerichtshof hat nämlich entschieden, daß finanzielle Belastungen, die aus Gründen gesundheitspolizeilicher Kontrolle von Waren beim Grenzübertritt erhoben werden, nicht unter die Artikel 12 ff., sondern unter Artikel 95 fallen, wenn sie Teil einer allgemeinen inländischen Gebührenregelung sind, die systematisch inländische und eingeführte Waren erfaßt (Randziffer 22 der Entscheidungsgründe).

In dem uns hier beschäftigenden Fall lastet die Besteuerung des Güterkraftverkehrs sowohl auf den inländischen als auch auf den ausländischen Waren. Wie wir gesehen haben, wird die Steuer nach dem Gewicht der Ware und der in Deutschland zurückgelegten Wegstrecke auf alle auf der Straße beförderten Güter erhoben, unabhängig davon, wo sie hergestellt sind oder herkommen. Die vorstehend erwähnten Unterschiede hinsichtlich der Besteuerung inländischer und grenzüberschreitender Beförderungen betreffen nicht die Natur der Steuer, sondern nur die Voraussetzungen des Befreiungstatbestands. Die Unterschiede sind zwar von Bedeutung im Hinblick auf das Diskriminierungsverbot, sie ändern aber nichts daran, daß die fragliche Steuer Teil eines allgemeinen inländischen Abgabensystems ist, das systematisch sämtliche Waren erfaßt, die auf deutschen Straßen befördert werden.

Die hier streitige Steuer ist also zweifellos eine inländische Abgabe im Sinne des Artikels 95 und fällt mithin nicht unter die Vorschriften über Abgaben mit gleicher Wirkung wie Zölle.

3. Die zweite Frage, die für den Fall gestellt wird, daß die erste bejaht wird, lautet: „Liegt in der Besteuerung von grenzüberschreitenden Beförderungen im räumlichen Bereich des sogenannten Nahzonenkreises — das sind sämtliche Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb eines Kreises mit dem Halbmesser von 50 km um den Ortsmittelpunkt der Standortgemeinde des Beförderungsunternehmens liegt — eine mittelbare Erhebung höherer inländischer Abgaben im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag, wenn zwar für die Beförderungen im selben räumlichen Bereich im Inland keine Steuer erhoben wird, sich die unterschiedliche Behandlung aber auf ausländische Waren beschränkt, die in einem parallel zur Grenze verlaufenden Gebietsstreifen zwischen ca. 50 und ca. 100 km Grenzentfernung geliefert werden?"

Zunächst ist festzuhalten, daß die Vor- und Nachteile, die das betreffende Abgabensystem den Beförderungsunternehmen verschafft, außer Betracht bleiben. Was das angeht, so erscheint klar, daß die deutschen Beförderungsunternehmen mit Sitz oder Niederlassung im — deutschen — Grenzgebiet im wesentlichen mit den ausländischen Beförderungsunternehmen gleichbehandelt werden, deren Fahrzeuge die deutsche Grenze überschreiten.

Es geht vielmehr um die Behandlung von Waren aus anderen Staaten im Vergleich zu Waren, die ausschließlich im deutschen Staatsgebiet befördert werden. Wie das vorlegende deutsche Gericht fragt und wie es dem Gegenstand der auszulegenden Vertragsnorm entspricht, geht es gerade um das Problem fiskalischer oder parafiskalischer Lasten, die mittelbar auf den aus dem Ausland kommenden beförderten Waren ruhen und letzten Endes in deren Kaufpreis einfließen.

Wie der Gerichtshof im Urteil vom 4. April 1968 (in der Rechtssache 31/67 — Firma August Stier — Slg. 1968, 360) gesagt hat, soll Artikel 95 „gewährleisten,

daß die Erhebung von inländischen Abgaben in einem Mitgliedstaat nicht zu einer Belastung von Waren aus anderen Mitgliedstaaten führt, welche höher ist als diejenige der gleichartigen inländischen Waren".

Wir haben gesehen, daß die uns beschäftigende deutsche Steuer den Straßentransport aller Waren erfaßt. Wegen des allumfassenden Charakters der Steuer und wegen der Voraussetzungen des Befreiungstatbestands, läßt sich die Frage möglicher Diskriminierung nicht schon durch Gegenüberstellung der Behandlung lösen, die inländischen und ausländischen Waren zuteil wird; zu vergleichen ist vielmehr die steuerliche Behandlung von Waren beliebiger Art und Herkunft, deren Versendungs- und Bestimmungsort im Inland liegt, mit derjenigen von Waren, die einen ausländischen Versendungs- oder Bestimmungsort haben. Der Umstand, daß die Steuer nicht als Mittel der Diskriminierung zum Nachteil der Erzeugnisse anderer Staaten konstruiert und also nicht von Schutzabsichten zugunsten der inländischen Produktion inspiriert ist, bedeutet andererseits nicht, daß die Steuer dem Artikel 95 entzogen wäre, soweit sie diskriminierende Wirkung zu Lasten von Waren aus anderen Staaten entfalten kann, die zum Zwecke der Einfuhr nach Deutschland auf der Straße befördert werden.

Diese diskriminierende Wirkung halte ich nun aber für gegeben. Sie folgt aus dem Umstand, daß eine aus einem anderen Mitgliedstaat eingeführte Ware in keinem Fall steuerfrei nach einer deutschen Gemeinde befördert werden kann, die mehr als 50 km von dem bei ihrem Transport benutzten Grenzübergang entfernt ist, während eine inländische Ware, die sich in der gleichen Grenzgemeinde, jedoch innerhalb der deutschen Grenzen befindet, steuerfrei bis in Gemeinden in 100 km Entfernung vom Ausgangspunkt befördert werden kann. Gewiß, diese Möglichkeit besteht nur, wenn ein Beförderungsunternehmen gewählt wird, das auf halbem Wege zwischen Versendungs- und Bestimmungsort Sitz oder Niederlassung hat. Es reicht aber, daß diese — von jenseits der Grenze kommenden Waren verschlossene — Möglichkeit besteht, um die Steuer als zur Diskriminierung geeignet zu erkennen.

Der Gerichtshof hatte bereits Gelegenheit hervorzuheben, daß Artikel 95 Absatz 1 „verbietet, Waren aus anderen Mitgliedstaaten gegenüber Erzeugnissen des Einfuhrlandes zu benachteiligen, die im Hoheitsgebiet dieses Landes auf den Markt gelangen" (Urteil vom 4. April 1968 in der Rechtssache 34/67 — Firma Gebrüder Lück — Slg. 1968, 363 ff., 373). Wenn das zutrifft, dann ist mit diesem Artikel auch eine Steuer unvereinbar, die — wenn auch nur in bestimmten Fällen — zur Folge hat, daß Waren aus anderen Mitgliedstaaten höher belastet werden als vergleichbare Waren, die im Inland befördert werden (und größtenteils inländische Erzeugnisse sind). Deshalb ist die zweite Frage des deutschen Gerichts zu bejahen.

4. Die dritte vom Finanzgericht Baden-Württemberg vorgelegte Frage lautet: „Ist eine Diskriminierung im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag ausgeschlossen, wenn neben der Beförderung von ausländischen Waren ins Inland auch die Beförderung inländischer Waren ins Ausland dieser Steuer unterliegt?"

Nach dem gerade zitierten Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache 34/67 — Firma Gebrüder Lück — „ist die inländische Erzeugung insoweit aus dem Vergleich" (zwischen den Waren aus anderen Mitgliedstaaten und den im Inland vermarkteten Erzeugnissen des Einfuhrlandes) „auszuschließen, als sie ausgeführt wird und am Wettbewerb im Inland nicht teilnimmt".

Die Vorschrift des Artikels 95 Absatz 1 will nämlich verhindern, daß Unternehmen auf dem Markt des Staates, in den sie eine Ware zum Zweck des Verkaufs importieren, kraft des nationalen Steuersystems schlechter gestellt werden als ihre Wettbewerber, die örtliche Erzeugnisse

anbieten. Die verbotene Diskriminierung ergibt sich bereits aus einem Vergleich der steuerlichen Behandlung der in dem betreffenden Staat verkauften inländischen Waren mit der Behandlung von Waren aus anderen Staaten, die in dem betreffenden Staat in den Handel gebracht werden sollen. Der Umstand, daß inländische Waren bei der Ausfuhr derselben (im Vergleich zu im Inland beförderten Waren) diskriminierenden steuerlichen Behandlung unterworfen werden wie Importwaren, mag in den Gesamtbeziehungen zwischen den nationalen Volkswirtschaften den Nachteil ausgleichen, den die Ausfuhren der anderen Staaten erleiden, er kann aber unter keinem Gesichtspunkt als geeignet angesehen werden, die Diskriminierung auf der Ebene des Wettbewerbs zwischen den im einzelnen betroffenen Unternehmen zu beseitigen.

In dem erwähnten Urteil des Gerichtshofes vom 3. April 1968 in der Rechtssache 28/67 (Firma Molkerei-Zentrale, Slg. 1968, 215 ff., 230 f.) heißt es: „Artikel 95 Absatz 1 enthält ein Diskriminierungsverbot, das eine klare und unbedingte Verpflichtung begründet. Diese Verpflichtung ist an keine Bedingung geknüpft; sie bedarf zu ihrer Durchführung oder Wirksamkeit auch keiner weiteren Maßnahmen der Gemeinschaftsorgane oder der Mitgliedstaaten. Die Verbotsnorm ist daher vollständig, rechtlich vollkommen und infolgedessen geeignet, unmittelbare Wirkungen in den Rechtsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den ihrem Recht unterworfenen Personen zu erzeugen."

Eine derartige Norm läßt es natürlich nicht zu, die diskriminierende Wirkung, die die Steuer auf dem Markt des betrachteten Staates gegenüber Waren aus anderen Mitgliedstaaten entfaltet, einfach deswegen auszuschließen, weil eine ebensolche diskriminierende Wirkung auch zu Lasten inländischer, aus Deutschland ausgeführter Waren festgestellt wird; denn diese Waren können, gerade weil sie ausgeführt werden, nicht auf dem deutschen Markt mit den dort einem diskriminierenden Steuersystem unterworfenen ausländischen Waren konkurrieren.

Die dritte Vorabentscheidungsfrage ist deshalb zu verneinen.

5. Die vierte und letzte Frage lautet: „Ist eine Diskriminierung im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag dadurch ausgeschlossen, daß das vom Gemeinschaftsrecht im übrigen gebilligte verkehrspolitische Ziel der Abgabe von erheblicher nationaler Bedeutung ist und die diskriminierende Nebenwirkung geringfügig, nur mit erheblichem Verwaltungsmehraufwand vermeidbar und auf die Jahre 1969 bis 1971 beschränkt war?"

In dem mehrmals zitierten Urteil vom 3. April 1968 in der Rechtssache Firma Molkerei-Zentrale Westfalen/Lippe (Slg. 1968, 215 ff., 232) hat der Gerichtshof ausgeführt, daß „an der Rechtsnatur einer unmittelbar anwendbaren Vorschrift des Gemeinschaftsrechts ... Schwierigkeiten nichts ändern [können], die sich in einem Mitgliedstaate ergeben; dies um so weniger, als das Gemeinschaftsrecht in allen Mitgliedstaaten gleiche Geltungskraft beansprucht". Später hat der Gerichtshof im Urteil vom 17. Februar 1976 (in der Rechtssache 45/75 — Rewe — Slg. 1976, 195) im Zusammenhang mit Fragen zu einer Verbrauchssteuer erklärt, daß auch im Fall der Unmöglichkeit, ein eingeführtes Erzeugnis degressiven oder progressiven Belastungen zu unterwerfen, wie sie für das inländische Erzeugnis angewendet werden, nichts es verbietet, — zur Einhaltung des in Artikel 95 formulierten Verbots steuerlicher Diskriminierung — auf beide Erzeugnisse eine gleiche — fixe oder pauschale — Abgabe zu erheben. Entscheidend für Artikel 95 ist also, daß die aus einem anderen Mitgliedstaat kommende Ware nicht — auch nicht in einer nur geringen Zahl von Fällen — unmittelbar oder mittelbar höher belastet wird als das inländische Erzeugnis.

Falls es im vorliegenden Fall zu kompliziert oder zu teuer war, das mit dem

Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs vom 28. Dezember 1968 eingeführte Besteuerungssystem den Forderungen des Gemeinschaftsrechts anzupassen, so läßt sich doch schwer vorstellen, daß es keine Möglichkeit gegeben haben sollte, statt dieses Systems ein anderes zu verwenden, das die gleichen Ziele auf anderem Wege zu erreichen ermöglicht hätte.

Es ist zweifellos nicht Sache dieses Gerichtshofes, darüber zu befinden, ob ein bestimmtes Abgabensystem zur Verwirklichung bestimmter Absichten nationaler Verkehrspolitik geeignet ist; auch hat der Gerichtshof nicht zu prüfen, welche anderen Möglichkeiten es gibt, die Ziele einer solchen Politik mit anderen, mit dem EWG-Vertrag zu vereinbarenden Mitteln zu erreichen. Nur nebenbei sei erwähnt, daß der EWG-Vertrag einen eigenen Titel „Verkehr" enthält und daß die Probleme, die die einzelnen Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet möglicherweise haben, insbesondere diejenigen, die sich nicht ohne Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr in Angriff nehmen lassen, wohl angemessener gelöst würden, wenn es gelänge, die gemeinsame Verkehrspolitik besser zu definieren.

Aufgabe des Gerichtshofes ist es hingegen, zu bekräftigen, daß die Notwendigkeiten, die mit einer bestimmten nationalen Politik verbunden sind, keine Auswirkungen auf die Auslegung des Artikels 95 EWG-Vertrag haben können. Der allgemeine und unbedingte Verbotscharakter des Artikels 95 Absatz 1, die unmittelbare Anwendbarkeit dieses Artikels und die Notwendigkeit, die den einzelnen damit eingeräumten Rechte zu schützen, verbieten es, vollkommen frei zu bewertende Opportunitätserwägungen darüber entscheiden zu lassen, ob das Verbot streng oder weniger streng angewendet wird. Das wäre aber der Fall, wollte man den im Rahmen einer bestimmten nationalen Politik mehr oder weniger wichtigen Zweck eines bestimmten Besteuerungssystems und die im gesamtwirtschaftlichen Rahmen geringe diskriminierende Wirkung der Norm berücksichtigen. Die vierte Vorlagefrage ist deshalb zu verneinen.

6. Aus den vorstehenden Gründen schlage ich vor, die vom Finanzgericht Baden-Württemberg vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

1. Eine Abgabe auf die Straßenbeförderung aller Waren ungeachtet ihres Ursprungs, ihrer Herkunft und ihrer Bestimmung, deren Höhe nicht nur nach der im Inland zurückgelegten Wegstrecke, sondern auch nach dem Gewicht der beförderten Ware berechnet wird, ist als eine inländische Abgabe anzusehen, die im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag — wenn auch nur mittelbar — auf den beförderten Waren lastet.

2. Eine inländische Abgabe auf die Beförderung von Waren, die so angelegt ist, daß eine rein inländische Beförderung innerhalb des Staates, der sie erhebt, über erheblich oder auch nur geringfügig größere Entfernungen abgabenfrei möglich ist als bei einer vergleichbaren Ware von jenseits der Grenze, ist unvereinbar mit Artikel 95 Absatz 1 EWG-Vertrag.

3. Der im Sinne des Artikels 95 EWG-Vertrag diskriminierende Charakter einer solchen Abgabe entfällt auch dann nicht, wenn die Abgabe die Beförderung inländischer Waren nach anderen Staaten in gleicher Weise belastet wie die Beförderung ausländischer Waren ins Inland.

4. Weder die Bedeutung der mit der Abgabe verfolgten Ziele, noch die möglicherweise geringe Auswirkung der Abgabe, weder die praktischen Schwierigkeiten, ein die Diskriminierung vermeidendes System anzuwenden, noch der Umstand, daß die betreffende Abgabe nur während weniger Jahre angewendet wird, können ausschließen, daß das Verbot des Artikels 95 EWG-Vertrag eingreift.