

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Erste Kammer)
3. Dezember 1998 *

In der Rechtssache C-247/97

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EG-Vertrag von der belgischen Cour de cassation in dem bei dieser anhängigen Verfahren

Marcel Schoonbroodt,

Marc Schoonbroodt,

Transports A. M. Schoonbroodt SPRL

gegen

État Belge

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 112 der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 des Rates vom 28. März 1983 über das gemeinschaftliche System der Zollbefreiungen (ABl. L 105, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1315/88 des Rates vom 3. Mai 1988 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 (ABl. L 123, S. 2)

erläßt

* Verfahrenssprache: Französisch.

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten P. Jann (Berichterstatter) sowie der Richter D. A. O. Edward und L. Sevón,

Generalanwalt: F. G. Jacobs

Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- von Marcel und Marc Schoonbroodt und der Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, vertreten durch Rechtsanwalt Ghislain Royen, Verviers,
- der belgischen Regierung, vertreten durch Jan Devadder, Conseiller général im Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten, Außenhandel und Entwicklungszusammenarbeit, als Bevollmächtigten im Beistand von Rechtsanwalt Bernard van de Walle de Ghelcke, Brüssel,
- der französischen Regierung, vertreten durch Kareen Rispal-Bellanger, Abteilungsleiterin in der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, und Romain Nadal, stellvertretender Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten in derselben Direktion, als Bevollmächtigte,
- der finnischen Regierung, vertreten durch Botschafter Holger Rotkirch, Leiter des Juristischen Dienstes des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten,
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Michel Nolin, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigten,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen von Marcel und Marc Schoonbroodt, der Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, der belgischen Regierung und der Kommission in der Sitzung vom 30. April 1998,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 25. Juni 1998,

folgendes

Urteil

- 1 Die Cour de cassation hat dem Gerichtshof mit Urteil vom 25. Juni 1997, beim Gerichtshof eingegangen am 7. Juli 1997, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung des Artikels 112 der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 des Rates vom 28. März 1983 über das gemeinschaftliche System der Zollbefreiungen (ABl. L 105, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1315/88 des Rates vom 3. Mai 1988 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 (ABl. L 123, S. 2) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

- 2 Diese Frage stellt sich im Rahmen eines Verfahrens des belgischen Staates gegen die Gesellschaft Transports A. M. Schoonbroodt (im folgenden: Schoonbroodt) mit Sitz in Herve (Belgien) und ihre beiden Geschäftsführer Marcel und Marc Schoonbroodt wegen der Zahlung der Sonderverbrauchsabgabe bei der Einfuhr von Dieselmotoren für den Straßenverkehr.

Rechtlicher Rahmen

Das belgische Recht

- 3 Nach den Artikeln 1 und 2 der Ministerialverordnung vom 17. Februar 1960 über die Befreiungen von Verbrauchsabgabe bei der Einfuhr (*Moniteur belge* vom 18. Februar 1960, S. 1041) werden solche Befreiungen für die in diesen Artikeln genannten Waren, darunter Brennstoffe in Beförderungsmitteln, im gleichen Ausmaß und unter den gleichen Bedingungen gewährt wie Befreiungen von Eingangsabgaben.

Das Gemeinschaftsrecht

- 4 Soweit es um Waren geht, die in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingeführt werden, sind die für die Abgabenbefreiung von Treibstoffen in Straßenkraftfahrzeugen geltenden Bedingungen und Grenzen in Artikel 112 der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 festgelegt. Dieser Artikel bestimmt folgendes:

„(1) Von den Eingangsabgaben befreit ist vorbehaltlich der Artikel 113 bis 115

- a) Treibstoff in den Hauptbehältern von in das Zollgebiet der Gemeinschaft eingeführten

— Personenkraftfahrzeugen, Nutzfahrzeugen und Krafträdern;

— Spezialcontainern;

...

(2) Im Sinne des Absatzes 1 gelten als

a) Nutzfahrzeuge: Straßenkraftfahrzeuge (einschließlich Zugmaschinen mit oder ohne Anhänger), die nach Bauart und Ausrüstung geeignet sind zur entgeltlichen oder unentgeltlichen Beförderung von

— mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers,

— Waren,

sowie alle besonderen Straßenfahrzeuge für andere als Beförderungszwecke im eigentlichen Sinne;

...

c) Hauptbehälter:

- die vom Hersteller in alle Kraftfahrzeuge desselben Typs fest eingebauten Behälter, die die unmittelbare Verwendung des Treibstoffs für den Antrieb der Kraftfahrzeuge und gegebenenfalls für das Funktionieren der Kühlanlage oder sonstiger Anlagen während des Transports ermöglichen.

...

- die vom Hersteller in alle Container desselben Typs fest eingebauten Behälter, die die unmittelbare Verwendung des Treibstoffs für das Funktionieren der Kühlanlage oder sonstiger Anlagen von Spezialcontainern während des Transports ermöglichen;

d) Spezialcontainer: alle Behälter mit Vorrichtungen, die speziell für Systeme wie z. B. Kühlung, Sauerstoffzufuhr oder Wärmeisolierung dienen.“

- 5 Die Vorschriften, die für die Befreiung des Treibstoffs gelten, der in den Treibstoffbehältern der in einem Mitgliedstaat zugelassenen und gemeinsame Grenzen der Mitgliedstaaten überschreitenden Nutzkraftfahrzeuge enthalten ist, sind „im Hinblick auf die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmern der einzelnen Mitgliedstaaten“ durch die Richtlinie 68/297/EWG des Rates vom 19. Juli 1968 zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs (ABl. L 175, S. 15) vereinheitlicht worden.

- 6 Artikel 2 der Richtlinie 68/297 in der Fassung der Richtlinie 85/347/EWG des Rates vom 8. Juli 1985 (ABl. L 183, S. 22) definiert die Begriffe „Nutzkraftfahrzeug“ und „Hauptbehälter“ folgendermaßen:

„Im Sinne dieser Richtlinie gelten als

— **Nutzkraftfahrzeuge:** Straßenkraftfahrzeuge, die nach Bauart und Ausrüstung geeignet und bestimmt sind zur entgeltlichen oder unentgeltlichen Beförderung von

a) mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers,

b) Waren;

— **Hauptbehälter:** die vom Hersteller in alle Kraftfahrzeuge desselben Typs fest eingebauten Behälter, die die unmittelbare Verwendung des Treibstoffs für den Antrieb der Kraftfahrzeuge und gegebenenfalls das Funktionieren der Kühlanlage ermöglichen.

...“

Das Ausgangsverfahren

- 7 Schoonbroodt ist auf den internationalen Warentransport mit geregelter Temperatur spezialisiert und besitzt Zugmaschinen und Anhänger, die mit einer Kühlanlage versehen sind. Nach den Feststellungen im Vorlageurteil wurden diese Anhänger, die ursprünglich mit einem Treibstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von 100 Litern ausgestattet gewesen waren, durch Vertragshändler oder Karosseriebauer mit einem Zusatzbehälter mit einem Fassungsvermögen von ungefähr 700 Litern ausgestattet. Diese fest eingebauten Zusatzbehälter sind so gebaut, daß ihr Inhalt mit Hilfe einer elektrischen Pumpe, die durch einen auf dem Anhänger befindlichen Schalter bedient wird, sowohl für das Funktionieren der Kühlanlage als auch für die Treibstoffversorgung der Zugmaschinen verwendet werden kann.
- 8 Nach einer Überprüfung der Fahrzeuge von Schoonbroodt stellte die Inspection spéciale des impôts fest, daß die Zusatzbehälter nicht der Definition des Hauptbehälters in Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 entsprächen. Sie berechnete daher die in diesen Behältern enthaltenen Treibstoffmengen, die von Luxemburg nach Belgien eingeführt worden waren, ohne daß für sie die in den belgischen Rechtsvorschriften über Zölle und Verbrauchsabgaben vorgesehene Erklärung abgegeben wurde.
- 9 Im Anschluß daran wurden Marcel und Marc Schoonbroodt vor dem Tribunal correctionnel Verviers angeklagt, sich der Zahlung der Sonderverbrauchsabgabe bei der Einfuhr von 85 848 Litern Dieselkraftstoff für den Straßenverkehr entzogen zu haben. Die Transportgesellschaft wurde als zivilrechtlich Haftende ebenfalls geladen.
- 10 Mit Urteil vom 17. Mai 1995 wurden die Angeklagten freigesprochen, da insbesondere nicht nachgewiesen worden sei, daß die streitigen Behälter keine Hauptbehälter im Sinne von Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 seien.

- 11 Die Staatsanwaltschaft und der belgische Staat legten gegen dieses Urteil Berufung ein. Die Cour d'appel Lüttich stellte mit Urteil vom 31. Januar 1996 klar, daß sich das Vergehen auf den Zeitraum vom 17. Februar bis 24. Dezember 1992 erstreckte, und verurteilte die Kassationskläger mit Urteil vom 8. Mai 1996, da die betreffenden Behälter nicht dem in Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 definierten Begriff „Hauptbehälter“ entsprächen.
- 12 Die mit Rechtsmittel angerufene Cour de cassation hat das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage vorgelegt:

Sind Treibstoffbehälter, die auf für den Straßenfernverkehr bestimmten und mit einer Kühlanlage versehenen Containern angebracht sind, als „Hauptbehälter“ im Sinne von Artikel 112 der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 über das gemeinschaftliche System der Zollbefreiung in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1315/88 anzusehen, wenn 1. die Behälter von einem Vertragshändler des Herstellers oder einem Karosseriebauer fest eingebaut und mit einer dauerhaften Vorrichtung versehen worden sind, die die unmittelbare Verwendung des Treibstoffs für den Antrieb des Kraftfahrzeugs und den Betrieb der Kühlanlagen ermöglicht, und wenn 2. durch diese Vorrichtung der Fahrbereich des Beförderungsmittels — Zugmaschine und Container — erweitert werden soll, um

- a) den Versorgungsschwierigkeiten in den Ländern zu begegnen, in denen die Versorgung mit Treibstoff lückenhaft ist und die Verwendung dieses Treibstoffs wegen der schlechten Qualität der Raffination eine Gefahr für die Fahrzeuge darstellt;
- b) zu vermeiden, Treibstoff in Ländern mit zu hohen, teilweise prohibitiven Treibstoffpreisen zu kaufen;
- c) die Schwierigkeiten zu vermeiden, die sich daraus ergeben, daß zur Erstattung der Mehrwertsteuer in den jeweiligen Erhebungsländern administrative Schritte unternommen werden müssen;

d) die Versorgungsstellen soweit wie möglich zu konzentrieren, um mit den Mineralölgesellschaften die günstigsten Preise aushandeln zu können?

Zur Zuständigkeit des Gerichtshofes

- 13 Die belgische Regierung und die Kommission führen aus, daß das Ausgangsverfahren die Befreiung von Verbrauchsabgaben bei der Einfuhr und nicht von Zöllen betreffe und daß die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften auf dieses Verfahren daher nur nach Maßgabe des innerstaatlichen belgischen Rechts Anwendung fänden.
- 14 Wie die belgische Regierung und die Kommission eingeräumt haben, hat der Gerichtshof wiederholt seine Zuständigkeit für die Entscheidung über Vorabentscheidungsersuchen bejaht, die Gemeinschaftsvorschriften in Fällen betrafen, in denen der Sachverhalt nicht unter das Gemeinschaftsrecht fiel, aber die genannten Vorschriften durch nationales Recht für anwendbar erklärt worden waren (vgl. zuletzt Urteile vom 17. Juli 1997 in der Rechtssache C-28/95, Leur-Bloem, Slg. 1997, I-4161, Randnr. 27, und in der Rechtssache C-130/95, Giloy, Slg. 1997, I-4291, Randnr. 23).
- 15 Dieser Fall ist im Ausgangsverfahren gegeben, da die betreffenden Vorschriften des belgischen Rechts auf die gemeinschaftsrechtliche Regelung verweisen.
- 16 Die vorgelegte Frage ist daher zu beantworten.

Zur Vorabentscheidungsfrage

- 17 Das vorliegende Gericht fragt, ob die Definition des Begriffes „Hauptbehälter“ in Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 Treibstoffbehälter erfaßt, die auf für den Straßenfernverkehr bestimmten und mit einer Kühlanlage versehenen Containern angebracht sind, wenn diese Behälter von einem Vertragshändler des Herstellers oder einem Karosseriebauer fest eingebaut worden sind, um bestimmte wirtschaftliche Ziele zu verfolgen.
- 18 Die Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 regelt die Bedingungen für die abgabenfreie Einfuhr von Treibstoff, der in den Treibstoffbehältern von Kraftfahrzeugen mit Herkunft aus Drittländern, die Richtlinie 68/297 in der Fassung der Richtlinie 85/347 dagegen die Befreiung von Treibstoff, der in den Treibstoffbehältern der in einem Mitgliedstaat zugelassenen und gemeinsame Grenzen der Mitgliedstaaten überschreitenden Kraftfahrzeuge enthalten ist.
- 19 Die fraglichen Behälter waren nach den Feststellungen des Vorlageurteils möglicherweise nicht auf Containern im Sinne von Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 befestigt, sondern auf Anhängern, also auf Nutz(kraft)fahrzeugen im Sinne von Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe a derselben Verordnung und von Artikel 2 der Richtlinie 68/297 in der Fassung der Richtlinie 85/347.
- 20 Die Definitionen des Begriffes „Hauptbehälter“ in den Vorschriften, die möglicherweise einschlägig sind, weisen jedoch keinen für den entscheidungserheblichen Sachverhalt wesentlichen Unterschied auf.

- 21 Die Kassationskläger führen aus, daß der Einbau der Behälter im Interesse einer vernünftigen Betriebsführung erfolgt sei und Sinn und Zweck der Gemeinschaftsregelung entspreche, die die ungeordnete und gefährliche Einfuhr von Brennstoffen in behelfsmäßigen Behältern verhindern solle. Die Erhebung von Verbrauchsabgaben auf Treibstoff in Behältern der fraglichen Art stelle eine Beschränkung des freien Warenverkehrs dar und verstoße zum Nachteil der belgischen Transportunternehmer gegen die Regeln des freien Wettbewerbs zwischen Transportunternehmern.
- 22 Nach Auffassung der belgischen, der französischen und der finnischen Regierung sowie der Kommission ist dagegen der Begriff „Hauptbehälter“ eng zu verstehen. Da die Behälter, um die es im Ausgangsverfahren gehe, nicht bereits von vornherein vom Hersteller in alle Kraftfahrzeuge desselben Typs, sondern erst später von einem Vertragshändler oder einem Karosseriebauer in bestimmte Kraftfahrzeuge fest eingebaut worden seien, könnten sie nicht als „Hauptbehälter“ im Sinne der genannten Vorschriften angesehen werden.
- 23 Beim Erlaß von Vorschriften zur Zollausssetzung hat der Rat die Erfordernisse der Rechtssicherheit und die Schwierigkeiten zu berücksichtigen, denen die einzelstaatlichen Zollverwaltungen gegenüberstehen (Urteil vom 18. März 1986 in der Rechtssache 58/85, Ethicon, Slg. 1986, 1131, Randnr. 12). Daraus folgt, daß derartige Vorschriften eng und entsprechend ihrem Wortlaut auszulegen sind, so daß sie nicht über diesen hinaus auf Erzeugnisse angewandt werden können, die in ihnen nicht genannt sind (Urteil vom 12. Dezember 1996 in den Rechtssachen C-47/95 bis C-50/95, C-60/95, C-81/95, C-92/95 und C-148/95, Olasagasti u. a., Slg. 1996, I-6579, Randnr. 20).
- 24 Wie die Regierungen, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, und die Kommission bemerkt haben, ist der Wortlaut der Definition des Hauptbehälters in Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 wie auch in Artikel 2 der Richtlinie 68/297 in der Fassung der Richtlinie 85/347 eindeutig. Um als „Hauptbehälter“ eingestuft zu werden, müssen diese Behälter vom Hersteller in alle Kraftfahrzeuge oder Container desselben Typs fest eingebaut worden sein.

- 25 Es steht aber fest, daß die Behälter, um die es im Ausgangsverfahren geht, von Vertragshändlern oder Karosseriebauern eingebaut worden sind.
- 26 Freilich machen die Kassationskläger geltend, daß Vertragshändler und Karosseriebauer heutzutage in der Praxis einen Teil der Herstellungsarbeit leisteten. Während sich die Hersteller von Anhängern im allgemeinen auf den Bau des Fahrgestells beschränkten, sorgten die Karosseriebauer unter gleichen Sicherheitsbedingungen und mit gleicher Fachkunde für die Endausstattung nach Maßgabe des Verwendungszwecks des Anhängers.
- 27 Unterstellt, dies sei der Fall und man könnte aufgrund von Änderungen in der Aufgabenverteilung zwischen Herstellern einerseits und Karosseriebauern und Vertragshändlern andererseits annehmen, daß die letzteren bei der Fertigung als Vertreter des Herstellers handelten, so wäre es Sache des Gemeinschaftsgesetzgebers, daraus die Konsequenzen zu ziehen.
- 28 Ferner steht fest, daß Behälter der fraglichen Art als Sonderausstattung angeboten wurden, also nicht in alle Kraftfahrzeuge und Container desselben Typs fest eingebaut wurden, sondern nur auf Verlangen des Erwerbers in bestimmte Modelle.
- 29 Auf die vorgelegte Frage ist daher zu antworten, daß die Definition des Begriffes „Hauptbehälter“ in Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 918/83 in der Fassung der Verordnung Nr. 1315/88 nicht Treibstoffbehälter erfaßt, die auf für den Straßenfernverkehr bestimmten und mit einer Kühlanlage versehenen Containern angebracht sind, wenn diese Behälter von einem Vertragshändler des Herstellers oder einem Karosseriebauer fest eingebaut worden sind, um bestimmte wirtschaftliche Ziele zu verfolgen.

Kosten

- 30 Die Auslagen der belgischen, der französischen und der finnischen Regierung sowie der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm von der Cour de cassation mit Urteil vom 25. Juni 1997 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Artikel 112 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 918/83 des Rates vom 28. März 1983 über das gemeinschaftliche System der Zollbefreiungen, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1315/88 des Rates vom 3. Mai 1988, die außerdem die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif ändert, ist wie folgt auszulegen:

Die dort gegebene Definition des Begriffes „Hauptbehälter“ erfaßt nicht Treibstoffbehälter, die auf für den Straßenfernverkehr bestimmten und mit einer Kühlanlage versehenen Containern angebracht sind, wenn diese Behälter von einem Vertragshändler des Herstellers oder einem Karosseriebauer fest eingebaut worden sind, um bestimmte wirtschaftliche Ziele zu verfolgen.

Jann

Edward

Sevón

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 3. Dezember 1998.

Der Kanzler

Der Präsident der Ersten Kammer

R. Grass

P. Jann