

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)
den 3 december 1998 *

I mål C-247/97,

angående en begäran enligt artikel 177 i EG-fördraget, från Cour de cassation (Belgien), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Marcel Schoonbroodt,

Marc Schoonbroodt,

Transports A. M. Schoonbroodt SPRL

och

belgiska staten,

angående tolkningen av artikel 112 i rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse (EGT L 105, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 3, s.146), i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1315/88 av den 3 maj 1988, om ändring av bland annat förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 123, s. 2; svensk specialutgåva, område 2, volym 6, s. 88),

meddelar

* Rättegångsspråk: franska.

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden P. Jann (referent) samt domarna D. A. O. Edward och L. Sevón,

generaladvokat: F. G. Jacobs,
justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

- Marcel Schoonbroodt, Marc Schoonbroodt och Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, genom advokaten Ghislain Royen, Verviers,
- Belgiens regering, genom Jan Devadder, chefsrådgivare vid utrikes-, utrikeshandels- och utvecklingsbiståndsministeriet, i egenskap av ombud, biträdd av advokaten Bernard van de Walle de Ghelcke, Bryssel,
- Frankrikes regering, genom Kareen Rispal-Bellanger, sous-directeur, utrikesministeriets rättsavdelning, och Romain Nadal, secrétaire adjoint des affaires étrangères, samma avdelning, båda i egenskap av ombud,
- Finlands regering, genom statsombudet Holger Rotkirch, chef vid utrikesministeriets rättsavdelning, i egenskap av ombud,
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom Michel Nolin, rättstjänsten, i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid sammanträdet den 30 april 1998 av: Marcel Schoonbroodt, Marc Schoonbroodt, Transports A. M. Schoonbroodt SPRL, Belgiens regering och kommissionen,

och efter att den 25 juni 1998 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Cour de cassation har genom beslut av den 25 juni 1997, som inkom till domstolen den 7 juli samma år, i enlighet med artikel 177 i EG-fördraget ställt en fråga om tolkningen av artikel 112 i rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse (EGT L 105, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 3, s.146), i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1315/88 av den 3 maj 1988 om ändring av bland annat förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan (EGT L 123, s. 2; svensk specialutgåva, område 2, volym 6, s. 88).
- 2 Denna fråga har uppkommit i samband med en tvist mellan, å ena sidan, bolaget Transports A. M. Schoonbroodt (nedan kallat Schoonbroodt), med säte i Herve (Belgien), och dess två verkställande direktörer, Marcel och Marc Schoonbroodt, och, å den andra, belgiska staten beträffande betalning av särskild punktskatt vid import av dieselbränsle.

Tillämpliga bestämmelser

Belgisk rätt

- 3 Artiklarna 1 och 2 i den belgiska ministerförordningen av den 17 februari 1960 om befrielse från punktskatt vid import (*Moniteur belge* av den 18 februari 1960, s. 1041) föreskriver att sådan befrielse medges för de produkter som avses i artiklarna, däribland bränsle som finns i transportmedel, ”i samma utsträckning och under samma villkor” som för befrielse från importtullar.

Gemenskapsrätten

- 4 När det gäller varor som importeras till gemenskapens tullområde fastställs villkoren och gränserna för tullbefrielse av bränsle i motorfordon på land i artikel 112 i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88. I denna artikel föreskrivs följande:

”1. Om inte annat följer av artiklarna 113—115 skall följande få införas tullfritt i gemenskapens tullområde:

a) Drivmedel som finns i standardtankarna på

— privata motorfordon, nyttofordon och motorcyklar,

— specialbehållare som förs in i gemenskapens tullområde

...

2. I punkt 1 används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *nyttofordon*: alla slags motordrivna fordon (inklusive traktorer med eller utan släp) som på grund av sin konstruktionstyp och sin utrustning är avsedda och i stånd att mot betalning eller kostnadsfritt transportera

— över nio personer inklusive föraren,

— varor,

samt alla fordon som är avsedda för andra särskilda ändamål än transport.

...

c) *standardtankar*:

- tankar som är permanent inbyggda av tillverkaren i alla motorfordon av samma typ som fordonet i fråga, på ett sådant sätt att bränslet kan användas direkt både för att driva fram fordonet och, i förekommande fall, för att under transport driva kylsystem eller andra system.

...

- tankar som är permanent inbyggda av tillverkaren i alla behållare av samma typ som behållaren i fråga, på ett sådant sätt att bränslet kan användas direkt för att under transport driva kylsystem och andra system som specialbehållarna är utrustade med.

d) *specialbehållare*: alla behållare som är utrustade med särskilt utformade apparater för kylsystem, syrsättningsystem, termiska isoleringssystem eller andra system.”

- 5 När det gäller tullfri införsel av bränsle som förvaras i bränsletankar på nyttofordon som är registrerade i en medlemsstat, och som passerar gemensamma gränser mellan medlemsstater, har de tillämpliga bestämmelserna standardiserats ”för att harmonisera förutsättningarna för konkurrens mellan transportörer i de olika medlemsstaterna” genom rådets direktiv 68/297/EEG av den 19 juli 1968 om enhetliga föreskrifter för tullfri införsel av bränsle i nyttofordons bränsletankar (EGT L 175, s. 15; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 8).

- 6 I artikel 2 i direktiv 68/297, i dess lydelse enligt rådets direktiv 85/347/EEG av den 8 juli 1985 (EGT L 183, s. 22; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 124) ges följande definitioner av begreppen "nyttofordon" och "normala bränsletankar":

"I detta direktiv avses med

— *nyttofordon*: ett motordrivet vägfordon som i fråga om konstruktion och utrustning är lämpligt och avsett för transport, mot eller utan vederlag, av

a) mer än nio personer, föraren inräknad,

b) gods.

— *normal bränsletank*^{1*}: de bränsletankar som tillverkaren monterar fast på samtliga motorfordon av samma typ som ifrågavarande fordon och som är fast monterade på sådant sätt att bränslet kan användas direkt, både som drivmedel och, i förekommande fall, för drift av ett kylsystem.

..."

* [I överensstämmelse med terminologin i förordning nr 1315/88 används nedan begreppet "standardtankar". Övers. anm.]

Målet vid den nationella domstolen

- 7 Schoonbroodt, som är specialiserat på internationella transporter av varor i reglerad temperatur, förfogar över dragfordon och släp utrustade med kylsystem. Det framgår av uppgifter i beslutet om hänskjutande att dessa släp, ursprungligen försedda med en 100-literstank avsedd för försörjning av kylsystemet, av återförsäljare eller karosserimontörer har utrustats med ytterligare en tank som rymmer omkring 700 liter. Dessa permanent inbyggda extratankar är anbringade på ett sådant sätt att deras innehåll kan användas för såväl driften av kylsystemet som bränsleförsörjning av dragfordonet, med hjälp av en elektrisk pump som styrs genom en omkopplare på släpet.
- 8 Efter en kontroll av Schoonbroodts fordon konstaterade myndigheten för särskild skattekontroll att extratankarna inte motsvarade definitionen av "standardtankar" i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88. Myndigheten vidtog därför en beräkning av de kvantiteter drivmedel i dessa tankar som importerats från Luxemburg till Belgien utan att ha deklarerats i den ordning som föreskrivs i den belgiska tull- och punktskattelagstiftningen.
- 9 Marcel och Marc Schoonbroodt åtalades därefter vid Tribunal correctionnel de Verviers för att ha undandragit sig betalning av särskild punktskatt för import av 85 848 liter dieselbränsle. Även transportbolaget instämde i sin egenskap av civilrättsligt ansvarig.
- 10 De tilltalade frikändes genom dom av den 17 maj 1995, bland annat med motiveringen att det inte visats att de omtvistade bränsletankarna inte utgjorde standardtankar i den mening som avses i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88.

- 11 Efter överklagande från åklagarmyndigheten och belgiska staten fastställde Cour d'appel de Liège i en dom av den 31 januari 1996 att perioden för överträdelserna sträckte sig mellan den 17 februari och den 24 december 1992, och i en dom av den 8 maj 1996 fälldes de berörda med motiveringen att bränsletankarna i fråga inte motsvarade definitionen av begreppet "standardtankar" i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88.
- 12 Cour de cassation ansåg efter överklagande att det fanns anledning att förklara målet vilande för att ställa följande fråga till domstolen:

"Skall tankar som anbringats i behållare försedda med kylsystem och som är avsedda för vägtransporter över långa sträckor anses vara 'standardtankar' i den mening som avses i artikel 112 i förordning (EEG) nr 918/83 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse, enligt den lydelse som artikeln har efter ändring genom förordning (EEG) nr 1315/88, när 1) nämnda tankar är permanent inbyggda av tillverkarens återförsäljare eller av en karosserimontör på ett sådant sätt att bränslet kan användas direkt både för att driva fordonet och för att under transport driva kylsystem, och 2) de byggts in på detta sätt för att förse transportfordonet — dragfordon och behållare — med en bränslekapacitet som gör det möjligt att

- a) undvika svårigheter att få tag på bränsle i länder där bränsletillgången är osäker och där den undermåliga raffineringkvaliteten gör bränslet skadligt för fordonen,
- b) undvika att behöva köpa bränsle till i bland oöverkomliga priser i länder där bränslet är alltför dyrt,
- c) undvika svårigheter som uppstår till följd av skyldigheten att fullgöra administrativa formaliteter för att få tillbaka mervärdesskatt i de länder där sådan har betalats, och

d) använda så få bränslestationer som möjligt för att kunna förhandla med bränslebolagen om bästa möjliga pris?"

Domstolens behörighet

- 13 Den belgiska regeringen och kommissionen har anfört att de gemenskapsrättsliga bestämmelserna endast är indirekt tillämpliga på denna tvist genom belgisk nationell rätt, eftersom tvisten vid den nationella domstolen rör befrielse från att betala punktskatt vid import och inte tullavgifter.
- 14 Det är i detta avseende tillräckligt att erinra om att domstolen, vilket den belgiska regeringen och kommissionen har medgett, vid ett flertal tillfällen har förklarat sig vara behörig att meddela förhandsavgörande beträffande gemenskapsrättsliga bestämmelser i fall då omständigheterna i målet vid den nationella domstolen inte omfattades av gemenskapsrättens tillämpningsområde, men då dessa bestämmelser har blivit tillämpliga genom nationell rätt (se senast domar av den 17 juli 1997 i mål C-28/95, Leur-Bloem, REG 1997, s. I-4161, punkt 27, och i mål C-130/95, Giloy, REG 1997, s. I-4291, punkt 23).
- 15 Detta är fallet i målet vid den nationella domstolen där de belgiska bestämmelserna i fråga hänvisar till de lösningar som valts i gemenskapsrätten.
- 16 Den fråga som ställts skall därför besvaras.

Tolkningsfrågan

- 17 Den nationella domstolen önskar i huvudsak få klarhet i huruvida den definition som ges av "standardtankar" i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88, omfattar de tankar som anbringats i behållare försedda med kylsystem och som är avsedda för vägtransporter över långa sträckor, när dessa tankar är permanent inbyggda av tillverkarens återförsäljare eller av en karosserimontör för att uppnå vissa syften av ekonomisk karaktär.
- 18 Inledningsvis kan det konstateras att medan förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88, reglerar villkoren för tullbefrielse för bränsle i bränsletankar på motorfordon med ursprung i tredje land, reglerar direktiv 68/297, i dess lydelse enligt direktiv 85/347, tullbefrielse för bränsle i bränsletankar på motorfordon som är registrerade i en medlemsstat och som passerar gemensamma gränser mellan medlemsstater.
- 19 Enligt vad som framgår av uppgifter i beslutet om hänskjutande kan det vidare konstateras att tankarna i fråga kan ha varit inbyggda, inte i behållare i den mening som avses i artikel 112.2 d i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88, utan på släp, det vill säga nyttofordon i den mening som avses i artikel 112.2 a i samma förordning och i artikel 2 i direktiv 68/297, i dess lydelse enligt direktiv 85/347.
- 20 De definitioner av begreppet "standardtankar" som ges i de olika bestämmelser som kan visa sig relevanta skiljer sig emellertid inte åt på något avgörande sätt, sett i det sammanhang som är aktuellt i målet vid den nationella domstolen.

- 21 Schoonbroodt har gjort gällande att installationen av tankarna i fråga är betingad av en önskan att driva företaget på ett förnuftigt sätt och att den är förenlig med andemeningen i gemenskapslagstiftningen, vars mål är att förhindra oordnad och riskabel import av lättantändliga ämnen i provisoriska tankar. Uttag av punktskatt på bränsle som finns i sådana tankar som här är i fråga utgör ett hinder för fri rörlighet för varor och innebär ett åsidosättande av reglerna om fri konkurrens mellan transportörer, som är till nackdel för belgiska transportörer.
- 22 Den belgiska, den franska och den finska regeringen samt kommissionen anser däremot att begreppet "standardtankar" skall ges en strikt tolkning. Eftersom de tankar som är i fråga i målet vid den nationella domstolen inte har byggts in permanent av tillverkaren redan från början på alla fordon av samma typ, utan senare på vissa fordon av en återförsäljare eller en karosserimontör, kan de inte betraktas som "standardtankar" i den mening som avses i de ovannämnda bestämmelserna.
- 23 Det kan erinras om att rådet när det antar regler om tullfrihet skall ta hänsyn till rättssäkerhetskrav och de svårigheter som nationella tullmyndigheter måste bemästra (dom av den 18 mars 1986 i mål 58/85, Ethicon, REG 1986, s. 1131, punkt 12). Härav följer att sådana bestämmelser skall tolkas strikt och i överensstämmelse med sin ordalydelse, vilket innebär att det inte är möjligt att utan stöd av ordalydelsen tillämpa dem på produkter som inte nämns i bestämmelsen (dom av den 12 december 1996 i de förenade målen C-47/95—C-50/95, C-60/95, C-81/95, C-92/95 och C-148/95, Olasagasti m. fl., REG 1996, s. I-6579, punkt 20).
- 24 Såsom de regeringar som har inkommit med yttranden till domstolen och till kommissionen har konstaterat är ordalydelsen klar i definitionen av "standardtankar", som återfinns dels i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88, dels i artikel 2 i direktiv 68/297, i dess lydelse enligt direktiv 85/347. För att tankarna skall kunna kvalificeras på detta sätt skall de, i synnerhet, vara inbyggda av tillverkaren, och detta skall ha skett i alla motorfordon eller behållare av samma typ.

- 25 Det är emellertid ostridigt att de tankar som är i fråga i målet vid den nationella domstolen har byggts in av återförsäljare eller karosserimontörer.
- 26 Schoonbroodt har i detta avseende gjort gällande att dessa numera i praktiken utför delar av tillverkarens arbete. Medan tillverkarna av släpen normalt endast bygger själva chassit, är det karosserimontörernas uppgift att på ett lika säkert och kompetent sätt utföra resten av arbetet beroende på släpets slutliga ändamål.
- 27 Om man antar att detta skulle vara fallet, och att den konstaterade förskjutningen i fördelningen av arbetsuppgifter mellan, å ena sidan, tillverkarna och, å den andra, karosserimontörerna eller återförsäljarna kan leda till slutsatsen att de senare agerar i egenskap av tillverkarens mellanhänder i tillverkningsprocessen, så ankommer det på gemenskapslagstiftaren att dra konsekvenserna härav.
- 28 Det är också ostridigt att sådana tankar som är i fråga i målet vid den nationella domstolen erbjöds som tillval, det vill säga att de inte byggdes in i alla motorfordon eller behållare av samma typ utan enbart i vissa modeller och på köparens begäran.
- 29 Den fråga som ställts skall således besvaras på så sätt, att den definition av "standardtankar" som ges i artikel 112.2 c i förordning nr 918/83, i dess lydelse enligt förordning nr 1315/88, inte omfattar de tankar som anbringats i behållare försedda med kylsystem och som är avsedda för vägtransporter över långa sträckor, när dessa tankar är permanent inbyggda av tillverkarens återförsäljare eller av en karosserimontör för att uppnå vissa syften av ekonomisk karaktär.

Rättegångskostnader

- 30 De kostnader som har förorsakats den belgiska, den franska och den finska regeringen samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden 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 nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

— angående den fråga som genom beslut av den 25 juni 1997 har ställts av Cour de cassation — följande dom:

Artikel 112.2 c i rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse, i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1315/88 av den 3 maj 1988 om ändring av bland annat förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, skall tolkas på följande sätt:

Den definition som däri ges av "standardtankar" omfattar inte de tankar som anbringats i behållare försedda med kylsystem och som är avsedda för vägtransporter över långa sträckor, när dessa tankar är permanent inbyggda av tillverkarens återförsäljare eller av en karosserimontör för att uppnå vissa syften av ekonomisk karaktär.

Jann

Edward

Sevón

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 3 december 1998.

R. Grass

P. Jann

Justitiesekreterare

Ordförande på första avdelningen