FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F.G. JACOBS

fremsat den 28. januar 1999 *

1. I denne sag er Domstolen endnu en gang blevet anmodet om træffe afgørelse om, hvorvidt visse aspekter af den franske afgift på motorkøretøjer er forenelige med fællesskabsretten.

2. Sagen vedrører både forholdet mellem koefficienterne i afgiftsgrupperne og den metode, hvorefter den afgiftspligtige motorkraft fastlægges. Yves Tarantik, som er sagsøger i hovedsagen, gør gældende, at stigningstakten mellem på den ene side de tre øverste afgiftsgrupper for motorkøretøjer med mere end 18 CV, hvoraf størstedelen er importerede, og afgiftsgruppen for motorkøretøjer med 15-16 CV, hvoraf størstedelen er fremstillet i Frankrig, er i strid med traktatens artikel 95. Stigningstakten er progressionen fra én afgiftsgruppe til den næste. Den svarer til forholdet mellem koefficienten for en afgiftsgruppe og koefficienten for afgiftsgruppen under. Yves Tarantik gør endvidere gældende, at den metode, der anvendes til at fastlægge den afgiftspligtige motorkraft for hans Jaguar, er i strid med artikel 95. Metoden er fastsat i et cirkulære fra 1956, som finder anvendelse i visse særlige tilfælde, og som er forskellig fra den almindelige metode, der er fastsat i et cirkulære fra 1977.

3. Før jeg behandler sagens faktiske omstændigheder, vil jeg sammenfatte de relevante franske retsforskrifter. Jeg skal fremhæve — og jeg vil vende tilbage hertil — at eftersom forelæggelseskendelsen stort set ikke indeholder nogen oplysninger om indholdet af de nationale bestemmelser om afgift på motorkøretøjer, eller hvorledes disse fungerer, vil følgende redegørelse næsten udelukkende være baseret på Domstolens tidligere praksis [1] og de skriftlige indlæg, der er indgivet til Domstolen.

De nationale retsforskrifter

4. Artikel 1599 C-1599 J i code général des impôts (fransk generel skattelov) fastsætter de grundlæggende bestemmelser for differentieret afgift på motorkøretøjer. Afgiftens struktur bestemmes nationalt, men den opkræves af hvert departement. Enhver type motorkøretøj, der er godkendt til det franske marked, bliver i afgiftsmæssigt øjemed tillagt en afgiftspligtig motorkraft, der beregnes på grundlag af en kompliceret ligning, som jeg skal vende tilbage til. De afgiftspligtige motorkraftstørrelser inddeles i grupper, som hver indeholder to eller tre motorkraftstørrelser. På nationalt plan fast-

* Originalsprog: engelsk.

1 — Navnlig dom af 30.11.1995, sag C-113/94, Casarin, Sml. I, s. 4203, og af 18.12.1997, sag C-284/96, Tabouillot, Sml. I, s. 7471, som indeholder yderligere oplysninger om de nationale retsforskrifter.

sættes der en koefficient for hver afgiftsgruppe. Hvert år fastsættes der en grundafgift for hvert departement af dettes egne myndigheder. Den således fastsatte grundafgift multipliceres med koefficienterne for at beregne størrelsen af den differentierede afgift, der skal betales for de pågældende afgiftsgrupper. Størrelsen af den afgift, der skal betales på et givent køretøj, kan således variere fra det ene departement til det andet, men afgiftens struktur er fastlagt nationalt og er den samme i hele landet.

5. To administrative cirkulærer regulerer, hvorledes den afgiftspligtige motorkraft for personbiler beregnes: Cirkulæret af 28. december 1956 og cirkulære nr. 77-191 af 23. december 1977. De har med tilbagevirkende kraft hjemmel i artikel 35 i loi de finances rectificatif (ændringslov til finansloven) for 1993 [2].

6. Den ligning, der er fastsat i 1956-cirkulæret for beregningen af den afgiftspligtige motorkraft, er $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$. P står for den afgiftspligtige motorkraft, n for antallet af cylindere, D for cylinderdiameteren i centimeter, L for slaglængden i centimeter og ω for antallet af omdrejninger pr. sekund, mens K er en numerisk faktor [3]. Yves Tarantik, den franske regering og Kommissionen er enige om, at resultatet af anvendelsen af denne ligning på motorkøretøjer udelukkende er afhængig af motorens cylindervolumen.

7. En ny ligning, som blev indført med 1977-cirkulæret, trådte i kraft den 1. januar 1978. I henhold til denne ligning, $P = m\ (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$, hvor P står for den afgiftspligtige motorkraft, m er 1 for benzin og 0,7 for diesel, C er motorens cylindervolumen angivet i kubikcentimeter, og K er en faktor, der udviser udvekslingsforholdet, der fremkommer ved at beregne »det vægtede gennemsnit af de hastigheder udtrykt i kilometer pr. time, som køretøjet teoretisk når ved 1000 omdrejninger i minuttet i hvert af gearkassens udvekslingsforhold«. Den nye ligning skulle afbøde virkningen af ligningen i 1956-cirkulæret, som var direkte afhængig af cylindervolumenet, idet den skulle fremme biler med mindre larmende motorer og optimeret forbrug. Ligningen var således udarbejdet for at opnå en afgiftspligtig motorkraft, som bedre gav udtryk for bilens brændstofforbrug for en bestemt strækning og tilskyndede til, at dette forbrug nedsattes [4].

8. 1977-cirkulæret fandt oprindelig anvendelse på de fleste personbiler [5], som blev

2 — Lov nr. 93-859 af 22.6.1993, *Journal officiel de la République française* af 23.6.1993, s. 8815. Alle de nævnte cirkulærer er vedlagt som bilag til loven.

3 — Denne ligning, der er anført i 1956-cirkulæret, finder anvendelse på motorkøretøjer med traditionel forbrændingsmotor (frem- og tilbagegående stempler). En ændring til 1956-cirkulæret, som blev foretaget ved cirkulære nr. 73-168 af 19.9.1973, indførte en anden ligning for motorkøretøjer med Wankelmotor.

4 — Jf. andet og tredje afsnit i 1977-cirkulæret.

5 — »Personbiler med plads til mindre end ni personer og udstyret med en firtakts-forbrændingsmotor og en gearkasse af en af de typer, der er beskrevet i bilaget.«

typegodkendt den 1. januar 1978 eller senere. Med »typegodkendelse« forstås den godkendelse, der gives en model efter producentens ansøgning. Modeller, som ikke markedsføres i Frankrig af producenten, må derimod godkendes enkeltvis. Anvendelsesområdet for 1977-cirkulæret blev udvidet ved cirkulære nr. 87-56 af 24. juni 1987 til også at omfatte personbiler, som er godkendt enkeltvis, og som med hensyn til beregningen af den afgiftspligtige motorkraft enten er i overensstemmelse med eller anses for lignende i forhold til en typegodkendt model, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet på grundlag af 1977-cirkulæret. Alle øvrige køretøjer forblev omfattet af 1956-cirkulæret.

9. Det er således åbenbart, at der har eksisteret to forskellige beregningsmetoder for den afgiftspligtige motorkraft i Frankrig siden den 1. januar 1978. Det fremgår, at langt størstedelen af de personbiler, der er godkendt i Frankrig, er omfattet af den ligning, der er fastsat i 1977-cirkulæret. Derimod finder den ligning, der er fastsat i 1956-cirkulæret, anvendelse på:

— personbiler, som er typegodkendt eller godkendt enkeltvis før den 1. januar 1978

— personbiler, som er godkendt enkeltvis før den 24. juni 1987

— personbiler, som er frembudt enkeltvis til godkendelse den 24. juni 1987 eller senere, og som hverken er i overensstemmelse med eller anses for lignende i forhold til en typegodkendt model, hvis den afgiftspligtige motorkraft er beregnet i henhold til 1977-cirkulæret

— personbiler, som er importeret efter sin type den 1. januar 1978 eller senere, såfremt en tilsvarende model er blevet godkendt før den 1. januar 1978

— personbiler, hvis nærmere kendetegn (antal pladser, motortype og gearkassetype) ikke er omfattet af 1977-cirkulæret[6]. Denne kategori omfatter biler med manuel gearkasse med mere end fem gear og biler med automatisk gearkasse med mere end fire gear. F.eks. vil nyligt fremstillede biler med seks gear således være omfattet af 1956-cirkulæret. Kommissionen anførte under retsmødet, at de fleste af disse biler er importeret, og at der påtænkes anlagt sag mod Frankrig i

6 — Jf. fodnote 5.

medfør af traktatens artikel 169, for så vidt angår dette aspekt af afgiften på motorkøretøjer.

10. De kriterier, de administrative myndigheder anvender til afgørelse af, hvorvidt biler, der er godkendt enkeltvis, er i overensstemmelse med eller anses for lignende i forhold til en typegodkendt model, er ikke oplyst.

11. Ifølge Kommissionen medfører anvendelsen af 1977-cirkulæret generelt en afgiftspligtig motorkraft, som er ca. 2 CV lavere end den, der fremkommer ved anvendelse af 1956-cirkulæret. Virkningen af denne forskel er særlig markant for køretøjer, hvis afgiftspligtige motorkraft ville være mellem 21 og 22 CV i henhold til 1977-cirkulæret og over 23 CV i henhold til 1956-cirkulæret. Den afgiftspligtige motorkraft for Yves Tarantik's Jaguar er 24 CV i henhold til 1956-cirkulæret og ville være 22 CV i henhold til 1977-cirkulæret. Størrelsen af den afgift, Yves Tarantik skal betale, er 50 % højere end den, han skulle betale, hvis hans bil havde en afgiftspligtig motorkraft på 22 CV. Ifølge Kommissionen — som ikke blev modsagt i dette spørgsmål — beregnes forsikringspræmier endvidere på grundlag af bilens afgiftspligtige motorkraft.

12. Det bemærkes, at cirkulære nr. 98-58 af 3. juli 1998 fastsætter bestemmelser for fastlæggelsen af den afgiftspligtige motorkraft for nye motorkøretøjer, der sælges den 1. juli 1998 eller senere. Den nye beregning er baseret på to variabler, nemlig motorkraften angivet i kilowatt og kuldioxid-udstødningen angivet i gram pr. kilometer. Ligningen tager således ikke hensyn til cylindervolumenet, gearkassen eller brændstoftypen.

Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger i hovedsagen

13. Yves Tarantik ejer en bil af mærket Jaguar med en afgiftspligtig motorkraft på 24 CV, som første gang blev taget i brug den 11. april 1979. I februar 1996 blev der optaget rapport af politiet, idet Yves Tarantik ikke var i besiddelse af afgiftsvignetten for 1995/96. I maj 1996 tilstillede Receveur principal i Bussy Saint-Georges Yves Tarantik en opkrævning på 19 325 FRF, svarende til 6 569 FRF i sædvanlig afgift og 12 756 FRF i bøde. Efter forgæves at have anmodet om, at opkrævningen blev tilbagekaldt som følge af, at afgiften var i strid med traktatens artikel 95, anlagde Yves Tarantik sag mod Direction des services fiscaux de Seine-et-Marne ved Tribunal de grande instance de Meaux med påstand om annullation af opkrævningen og om betaling af morarenter samt 7 000 FRF i henhold til

artikel 700 i Noveau code de procédure civile [7].

14. For Tribunal de grande instance de Meaux gjorde Yves Tarantik gældende, at den differentierede afgift på motorkøretøjer var ulovlig, idet han anførte, at Domstolen i flere sager havde afgjort, at den var ulovlig. Han gjorde gældende, at afgiftsreglerne stadig var diskriminerende på trods af de efterfølgende ændringer.

15. Tribunal de grande instance de Meaux har herefter anmodet Domstolen om præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»Svarer den anvendte beskatningsordning til de objektive kriterier, hvorved det sikres, at der ikke er tale om en efter EØF-traktatens artikel 95 ulovlig forskelsbehandling, når henses til tidspunktet for godkendelsen af sagsøgerens køretøj af mærket Jaguar, der har en afgiftspligtig motorkraft på 24 CV, har registreringsnummeret 197 AT 77 og er taget i brug den 11. april 1979, og når henses til de grafiske fremstillinger og den redegørelse for udviklingen i beskatningen, som sagsøgeren har fremlagt. Det ønskes navnlig oplyst,

— om den stigningstakt, der er mellem afgiftsgruppen for et indført køretøj med mere end 18 CV og afgiftsgruppen for et tilsvarende køretøj med 15-16 CV, indebærer forskelsbehandling?

— om cirkulærerne af 28. december 1956, af 23. december 1977, af 24. juni 1987, af 12. januar 1988 og af 20. september 1991, således som disse efterfølgende er tillagt lovskraft ved lov af 22. juni 1993 om ændring af finansloven, medfører, at afgiften indebærer forskelsbehandling i forhold til ejerne af køretøjer, der ikke er typegodkendt i Frankrig, dvs. køretøjer, der er godkendt enkeltvis? og

— om ejeren af et typegodkendt køretøj med en motorkraft på mere end 100 kW i bekræftende fald vil kunne påberåbe sig denne forskelsbehandling til støtte for, at afgiften efter almindelige fællesskabsretlige principper, som f.eks. princippet om, at borgerne skal behandles lige efter afgiftsbestemmelserne, og bestemmelserne i den europæiske menneskerettighedskonvention og protokollerne hertil, ikke kan opkræves, idet den indebærer forskelsbehandling og er i strid med lighedsgrundsætningen?«

16. Der er anført yderst få faktiske omstændigheder i forelæggelseskendelsen.

7 — I henhold til denne bestemmelse kan en domstol tillægge et særligt beløb, når det må antages at være urimeligt, at en part har haft udgifter, som ikke er omfattet af afgørelsen om sagsomkostninger.

Endvidere indeholder de selvmodsigelser og åbenbare fejl, hvoraf nogle er blevet afklaret eller berigtiget i de skriftlige indlæg og i svarene på de skriftlige spørgsmål, der blev stillet Yves Tarantik. De følgende afsnit, som er baseret på disse kilder, supplerer den sagsfremstilling, der er givet i forelæggelseskendelsen.

17. Det fremgår af svaret på et skriftligt spørgsmål, Domstolen har stillet Yves Tarantik, at hans køretøjs afgiftspligtige motorkraft blev beregnet på grundlag af 1956-cirkulæret og ikke, som det er blevet angivet to gange i forelæggelseskendelsen, på grundlag af 1977-cirkulæret. Den franske regering er enig heri.

18. Ifølge den franske regering var Yves Tarantik's Jaguar en model XJ6 4L2. Fremstillingen af denne model blev påbegyndt i 1968, og den blev typegodkendt i Frankrig i januar 1969. Efterfølgende typegodkendelser, der tog højde for efterfølgende ændringer af modellen, blev givet i april 1974, juni 1975, november 1976 og — ifølge Yves Tarantik — i oktober 1978. Yves Tarantik's bil var en serie 2, hvoraf produktionen blev påbegyndt i 1973, og som var genstand for en supplerende typegodkendelse. På daværende tidspunkt blev alle køretøjers afgiftspligtige motorkraft beregnet i overensstemmelse med 1956-cirkulæret.

19. Det fremgår således — hvilket er blevet bekræftet af Yves Tarantik's svar på Domstolens spørgsmål — at Yves Tarantik's køretøj blev typegodkendt og ikke godkendt enkeltvis, som det er anført i den nationale rets andet underspørgsmål.

Formaliteten

20. Den franske regering har i sit skriftlige indlæg bestridt, at sagen kan antages til realitetsbehandling. Den har i det væsentlige gjort gældende, at forelæggelseskendelsen ikke indeholder tilstrækkelige oplysninger. Kendelsen nævner hverken hvilken Jaguar-model, der er tale om, hvornår godkendelsen fandt sted eller hvilken type godkendelse, der blev givet. Den angiver ikke den komplicerede måde, hvorpå den afgiftspligtige motorkraft fastlægges i henhold til 1956-cirkulæret eller 1977-cirkulæret, eller i hvilke tilfælde, de forskellige metoder bliver anvendt, og først og fremmest anføres det fejlagtigt i kendelsen, at 1977-cirkulæret blev anvendt på Yves Tarantik. Den franske regering har derfor gjort gældende, at den nationale rets andet underspørgsmål er for generelt og uden relevans for den verserende sag, og at forelæggelseskendelsen ikke gør det muligt for andre medlemsstater eller andre interesserede at indgive indlæg i medfør af artikel 20 i EF-statutten for Domstolen.

21. Jeg er enig med den franske regering i, at forelæggelseskendelsen ikke indeholder

tilstrækkelige oplysninger til, at Domstolen kan besvare spørgsmålene på grundlag af kendelsen alene.

22. Det er fastslået, at det for at opnå en fortolkning af fællesskabsretten, som den nationale ret kan bruge, er påkrævet, at denne giver en beskrivelse af de faktiske omstændigheder og de regler, som de forelagte spørgsmål hænger sammen med, eller i alt fald forklarer de faktiske forhold, der er baggrunden for dens spørgsmål [8]. Domstolen har udtalt, at kravet om tilstrækkelige oplysninger navnlig har betydning på konkurrenceområdet, hvor de faktiske og retlige omstændigheder ofte er indviklede [9]. Efter min opfattelse er dette krav tilsvarende af særlig betydning i skatte- og afgiftssager, hvor den nationale lovgivning kan være yderst kompleks, og hvor det kan være umuligt at bedømme alle betydninger af et af ordningens aspekter, såfremt man ikke er i besiddelse af fuldstændige oplysninger om ordningens funktion som helhed.

23. Dette krav er ikke opfyldt i den foreliggende sag, da der som ovenfor anført mangler mange grundlæggende oplysninger i forelæggelseskendelsen. Det angives ikke i kendelsen, hvilken model Yves Tarantik's køretøj er, hvilken procedure der blev anvendt ved dens godkendelse i Frankrig, eller hvordan dens afgiftspligtige motorkraft blev beregnet. Kendelsen indeholder ingen oplysninger om de relevante nationale retsforskrifter: De to gældende ligninger for beregningen af den afgiftspligtige motorkraft er ikke beskrevet, ligesom det heller ikke er forklaret præcist, i hvilke tilfælde ligningen i 1956-cirkulæret finder anvendelse. Som ovenfor nævnt indeholder forelæggelseskendelsen endvidere adskillige fejlagtige faktiske oplysninger med hensyn til de forhold, der er afgørende for forståelsen af den metode, der blev anvendt til fastlæggelse af den omtvistede afgiftspligtige motorkraft. Kendelsen indeholder ikke en forklaring om virkningerne af de nationale bestemmelser om afgift på motorkøretøjer, som er importeret fra andre medlemsstater. Det følger heraf, at den forelæggende ret ikke har forklaret, hvorfor den foreliggende sag giver anledning til spørgsmålet om, hvorvidt de franske bestemmelser er forenelige med traktatens artikel 95. Endelig angives det ikke i kendelsen, hvorledes Domstolens afgørelse kunne være relevant for hovedsagen: Hvis anvendelsen af 1956-cirkulæret var i strid med fællesskabsretten, ville dette da indebære, at 1977-cirkulæret skulle finde anvendelse, og ville det i givet fald føre til, at afgiften ville blive en anden? Dette ville efter min opfattelse være en god grund til at afvise forelæggelseskendelsen. Det bemærkes, at Domstolen indtog dette standpunkt i Bresle-sagen [10], hvor der forelå tilsvarende omstændigheder.

8 — Jf. bl.a. dom af 26.1.1993, forenede sager C-320/90, C-321/90 og C-322/90, Telemarsicabruzzo m.fl., Sml. I, s. 393, præmis 6, kendelse af 19.3.1993, sag C-157/92, Banchero, Sml. I, s. 1085, præmis 4, af 9.8.1994, sag C-378/93, La Pyramide, Sml. I, s. 3999, præmis 14, af 23.3.1995, sag C-458/93, Saddik, Sml. I, s. 511, præmis 12, og af 2.2.1996, sag C-257/95, Bresle, Sml. I, s. 233, præmis 16.

9 — Telemarsicabruzzo-dommen, præmis 7, og Banchero-kendelsen, præmis 5.

10 — Jf. ovenfor i fodnote 8.

24. Domstolen har imidlertid anerkendt, at kravet om, at den nationale ret skal angive det faktiske og retlige grundlag, trænger sig mindre på i tilfælde, hvor spørgsmålene er af rent teknisk art og gør det muligt for Domstolen at give en relevant besvarelse, uanset at den nationale domstol ikke udtømmende har redegjort for sagens retlige og faktiske baggrund [11]. I denne sag kan mange oplysninger udledes af Domstolens tidligere praksis, af Yves Tarantik's, den franske regerings og Kommissionens indlæg og af Yves Tarantik's svar på Domstolens skriftlige spørgsmål. For så vidt den nationale rets spørgsmål kan omformuleres for at gøre det muligt at svare på en måde, som giver retten grundlag for at træffe afgørelse i den for den verserende sag, kan det være hensigtsmæssigt, at Domstolen besvarer spørgsmålene, uanset at forelæggelseskendelsen er åbenbart utilstrækkelig.

25. Denne fremgangsmåde løser naturligvis ikke det problem, at andre medlemsstater og andre interesserede parter ikke har været i stand til at indgive indlæg på grundlag af en forelæggelseskendelse med fuldstændige oplysninger. Det er imidlertid muligt, at dette ikke er afgørende i denne sag, idet den nationale rets spørgsmål, for så vidt de er relevante for hovedsagen, som det vil fremgå efter min opfattelse kan besvares på grundlag af den foreliggende retspraksis.

26. Jeg bemærker, at en grund til, at forelæggelseskendelsen er utilstrækkelig — hvilket kan anføres om tilsvarende problemer med en række forelæggelseskendelser, der for nylig er indgivet til Domstolen vedrørende den franske afgift på motorkøretøjer [12] — kan være, at dele af den i det mindste forekommer at være udarbejdet meget generelt uden hensyntagen til de faktiske omstændigheder og spørgsmål, der foreligger i den pågældende sag. Af de ovenfor anførte grunde er en sådan fremgangsmåde klart utilfredsstillende. Ifølge den franske regering er mange af de sager, der verserer for de franske domstole, og hvoraf nogle har givet anledning til anmodninger om præjudiciel afgørelse fra Domstolen, endvidere blevet iværksat af en forening, der fører en kampagne mod den franske afgiftsordning for motorkøretøjer. Hvis de nationale domstoles reaktion på denne forenings virksomhed fører til forelæggelseskendelser og indlæg for Domstolen, som ikke indeholder forklaringer om den konkrete sag, i hvilken der forelægges en anmodning, opstår spørgsmålet, om ordningen med forelæggelse til præjudiciel afgørelse som fastsat i traktatens artikel 177 bliver anvendt korrekt.

27. Det fremgår af Yves Tarantik's skriftlige og mundtlige indlæg, at Domstolen anmodes om at træffe en generel afgørelse om den franske ordnings forenelighed med fællesskabsretten. Efter min opfattelse bør dette i stedet gøres i forbindelse med et traktatbrudssøgsmål i medfør af traktatens artikel 169. (Ifølge Kommissionen er der blevet indledt en administrativ procedure i

11 — Dom af 3.3.1994, sag C-316/93, Vaneetveld, Sml. I, s. 763, præmis 13, og Saddik-kendelsen, jf. ovenfor i fodnote 8, præmis 14.

12 — Sag C-28/98, Cherreire, sag C-29/98, Hirtsmann, sag C-231/98, Lamboley, sag C-232/98, Bouctot, og sag C-325/98, Anssens.

henhold til artikel 169 for så vidt angår to specifikke kategorier biler, der stadig falder ind under 1956-cirkulæret, hvoraf langt størstedelen er importeret, nemlig køretøjer, som på grund af ny teknologi ikke er omfattet af 1977-cirkulæret (f.eks. biler med seks gear), og køretøjer, hvis faktiske motorkraft udgør over 100 kW, og som godkendes enkeltvis. I beregningen af den afgiftspligtige motorkraft for disse køretøjer indgår faktoren K med en øvre grænse, og i denne henseende er Domstolens afgørelse i Feldain-sagen [13], jf. nedenfor, således ikke blevet iagttaget). Jeg vil derfor i dette forslag til afgørelse fokusere på det, jeg ovenfor har kaldt den nationale rets underspørgsmål, dvs. de konkrete spørgsmål, den stiller.

Domstolens tidligere praksis

28. Domstolen har allerede haft lejlighed til at træffe afgørelse om foreneligheden af den franske afgiftsordning for motorkøretøjer med traktatens artikel 95. I den første sag, Humblot-sagen [14], blev Domstolen spurgt, om det var foreneligt med traktatens artikel 95 både at pålægge en differentieret afgift på biler med 16 CV eller mindre og en særlig afgift, der blev opkrævet med en enhedstakst, der var betydeligt højere, på motorkøretøjer med mere end 16 CV. Domstolen bemærkede indledningsvis følgende vedrørende den progressive karakter af afgiften på motorkøretøjer:

»... medlemsstaterne [kan] på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin stadig frit for produkter som biler [...] indføre en afgiftsordning, hvis satser stiger progressivt efter et objektivt kriterium som f.eks. den afgiftspligtige motorkraft, som kan bestemmes på forskellige måder« [15].

29. Domstolen tilføjede, at en sådan intern afgiftsordning dog kun er lovlig i henhold til artikel 95, såfremt den ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning. Domstolen fastslog, at dette krav ikke var opfyldt med en ordning som den franske, hvor den særlige afgift var mange gange højere end den største differentierede afgift, der skulle betales på biler med 16 CV eller mindre, og når de eneste biler, der blev pålagt den særlige afgift var importerede, navnlig fra andre medlemsstater.

30. Med henblik på at efterkomme denne dom ophævede den franske lovgiver den særlige afgift på biler med en motorkraft på over 16 CV og indførte fire nye afgiftsgrupper med den virkning, at der i alt var ni afgiftsgrupper, nemlig 4 CV eller derunder, 5-7 CV, 8 og 9 CV, 10 og 11 CV, 12-16 CV, 17 og 18 CV, 19 og 20 CV, 21 og 22 CV og

13 — Dom af 17.9.1987, sag 433/85, Sml. s. 3521.
14 — Dom af 9.5.1985, sag 112/84, Sml. s. 1367.
15 — Dommens præmis 12.

23 CV og derover. Lovgiver fastsatte også en koefficient for hver afgiftsgruppe (henholdsvis 1, 1,9, 4,5, 5,3, 9,4, 14,1, 21,1, 31,7 og 47,6).

31. I den anden sag, Feldain-sagen [16], blev Domstolen spurgt, om den således ændrede ordning var i overensstemmelse med traktatens artikel 95. Et af sagens spørgsmål var, hvorvidt det var foreneligt med artikel 95 at indføre en ordning, hvorefter progressionen for koefficienterne fra afgiftsgruppe til afgiftsgruppe, som var lineær indtil 16 CV, blev eksponentiel efter afgiftsgruppe 12-16 CV, som var den sidste gruppe, der omfattede køretøjer fremstillet i Frankrig. Domstolen udtalte, at progressionen ikke indebar nogen betydelig forskel af en sådan art, at der forelå nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning. Domstolen fastslog imidlertid, at afgiftsordningen var diskriminatorisk i to henseender.

32. For det første var afgiftsgrupperne fastsat således, at dyre biler fremstillet i Frankrig faldt ind under afgiftsgruppe 12-16 CV, og alene motorkøretøjer fra andre medlemsstater faldt ind under afgiftsgrupperne over 16 CV. Da afgiftsgruppe 12-16 CV var en bred gruppe (den eneste gruppe, der indeholdt fem forskellige motorkraftstørrelser, mens de øvrige indeholdt to eller tre motorkraftstørrelser), var dyre, fransk fremstillede biler beskyttet mod afgiftens normale progression.

33. For det andet var selve metoden til fastlæggelse af motorkraften, som denne var fastsat i 1977-cirkulæret, ikke objektiv og begunstigede biler fremstillet i Frankrig. Metoden var udtrykt i ligningen $P = m (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$. Som anført ovenfor, står P for den afgiftspligtige motorkraft, m er 1 for benzin og 0,7 for diesel, C er motorens cylindervolumen angivet i kubikcentimeter. Cylindervolumenet blev divideret med en faktor, der betegnes faktoren K, som svarede til gennemsnittet af de hastigheder, som køretøjet teoretisk når ved 1000 omdrejninger i minuttet i hvert af gearkassens udvekslingsforhold. I den version af 1977-cirkulæret, som Domstolen undersøgte, var faktoren K dog underlagt en øvre grænse på 21 for motorkøretøjer, hvis reelle motorkraft oversteg 100 kW.

34. Domstolen fastslog, at fordi de pågældende bestemmelser begrænsede faktoren K som ovenfor anført, fik biler, der havde manuel gearkasse, og hvis cylindervolumen var over 3 109,7 cm^3, en afgiftspligtig motorkraft på over 16 CV, uanset om de måtte have andre egenskaber med hensyn til brændstofforbrug. Når faktoren K var begrænset, var det endvidere alene cylindervolumenet, der var bestemmende for den afgiftspligtige motorkraft. Da cylindervolumenet blev opløftet til potensen 1,48, bevirkede enhver forøgelse af cylindervolumenet, at disse biler faldt ind under de højeste afgiftsgrupper.

16 — Jf. ovenfor i fodnote 13.

35. Domstolen udtalte også, at der ikke fandtes nogen fransk fremstillet bil med et cylindervolumen over 3 109,7 cm^3. Under disse omstændigheder bevirkede begrænsningen af faktoren K til 21, at kun importerede køretøjer faldt ind under de højeste afgiftsgrupper, mens disse biler uden denne begrænsning ville blive tillagt en lavere afgiftspligtig motorkraft. En sådan begrænsning var ikke berettiget af hensyn til brændstofforbruget. Der var ingen mærkbar forskel i denne henseende mellem de biler, der blev ramt af begrænsningen af faktoren K, og andre sammenlignelige biler, som ikke blev ramt. Domstolen fastslog derfor, at denne beregningsmetode for den afgiftspligtige motorkraft ikke var objektiv og førte til en begunstigelse af fransk fremstillede biler.

36. I den tredje sag, Seguela-sagen [17], nåede Domstolen frem til samme konklusion som i Feldain-sagen.

37. Den franske lovgiver havde udstedt nye retsforskrifter med henblik på at efterkomme Feldain-dommen, hvorved den tidligere afgiftsgruppe 12-16 CV blev opdelt i to, således at der bestod ti afgiftsgrupper i stedet for ni. Der er derfor nu en gruppe for 12-14 CV og en anden gruppe for 15-16 CV. Endvidere ændrede cirkulære nr. 88-04 af 12. januar 1988 den metode til fastlæggelse af motorkraften, der var fastsat i 1977-cirkulæret, ved at ophæve den øvre grænse for faktoren K.

17 — Dom af 28.4.1988, forenede sager 76/87, 86/87-89/87 og 149/87, Sml. s. 2397.

38. I Deville-sagen [18] traf Domstolen afgørelse om lovligheden af en national frist for krav om tilbagebetaling af den del af afgiften på motorkøretøjer, som Domstolen fandt var ulovlig i Humblot- og Feldain-sagerne. Cirkulære nr. 91-71 blev vedtaget den 20. september 1991 og opregnede de køretøjer, hvis ejere kunne få berigtiget køretøjernes afgiftspligtige motorkraft på grundlag af disse domme. Det giver ejere af køretøjer, hvis motorkraft blev beregnet i overensstemmelse med de aspekter af 1977-cirkulæret, som Domstolen fandt var ulovlige, mulighed for at opnå en berigtigelse af deres motorkøretøjers afgiftspligtige motorkraft. 1991-cirkulæret finder kun anvendelse på køretøjer, som er omfattet af 1977-cirkulæret, og som blev typegodkendt den 1. januar 1978 eller senere [19]. Det anføres i 1991-cirkulæret, at det ikke finder anvendelse på køretøjer, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet i henhold til 1956-cirkulæret [20].

39. Domstolen blev herefter på ny forelagt den franske differentierede afgift på motorkøretøjer i Casarin-sagen (også benævnt Jacquier-sagen) [21]. Den blev nærmere bestemt spurgt, om den omstændighed, at stigningstakten [22] var større for de tre afgiftsgrupper over 18 CV, som udelukkende omfattede køretøjer importeret fra andre medlemsstater, end for de tre afgiftsgrupper fra 12-14 CV til 17-18 CV, som

18 — Dom af 29.6.1988, sag 240/87, Sml. s. 3513.
19 — 1991-cirkulærets bilag II.
20 — 1991-cirkulærets bilag I.
21 — Jf. ovenfor i fodnote 1.
22 — Jf. ovenfor i punkt 2.

både omfattede importerede og indenlandsk fremstillede biler, var i strid med artikel 95.

40. Domstolen udtalte, at spørgsmålet om, hvorvidt forøgelsen af stigningstakten over 18 CV havde en diskriminatorisk eller beskyttende virkning, afhang af, om denne forøgelse kunne afholde forbrugerne fra at købe køretøjer med en afgiftspligtig motorkraft på mere end 18 CV, som alle var udenlandsk fremstillede, og medføre, at de i stedet købte indenlandsk fremstillede køretøjer. Hvis den højere koefficient, der gjaldt for køretøjer med en afgiftspligtig motorkraft på mere end 18 CV, faktisk skulle afholde visse forbrugere fra at købe sådanne køretøjer, ville disse forbrugere vælge en bilmodel i den umiddelbart lavere afgiftsgruppe, dvs. afgiftsgruppe 17-18 CV, eller eventuelt en bilmodel i afgiftsgruppe 15-16 CV. Afgiftsgruppe 15-16 CV og afgiftsgruppe 17-18 CV omfattede imidlertid både importerede køretøjer og indenlandsk fremstillede køretøjer. Med hensyn til køretøjer i afgiftsgruppe 17-18 CV var disse for langt størstedelens vedkommende fremstillet i udlandet, og de indenlandske fabrikanter havde en markedsandel, der kun repræsenterede ca. 5 % af det samlede antal solgte køretøjer inden for denne afgiftsgruppe. Hvad angår afgiftsgruppe 15-16 CV var størstedelen af køretøjerne indenlandsk fremstillede. Forbrugerne kunne imidlertid inden for denne afgiftsgruppe vælge mellem en lang række importerede køretøjer, og den med afgiftsgruppe 15-16 CV og afgiftsgruppe 17-18 CV forbundne stigningstakt, afrundet, var den samme, således at forbrugere, der ville købe et køretøj i luksusklassen, ikke på grund af stigningstakten ville være tilbøjelige til at anskaffe et køretøj i afgiftsgruppe 15-16 CV. Domstolen anerkendte hermed, at stigningstakten fra afgiftgruppe 12-14 CV til afgiftsgruppe 15-16 CV (1,22) var næsten den samme som stigningstakten fra afgiftsgruppe 15-16 CV til afgiftsgruppe 17-18 CV (1,23).

41. Domstolen konkluderede herefter, at artikel 95 ikke udelukkede en sådan ordning, for så vidt forøgelsen i stigningstakten ikke fremmede salget af indenlandsk fremstillede køretøjer i forhold til salget af køretøjer importeret fra andre medlemsstater.

42. Domstolen tog i denne sag ikke stilling til metoden til fastlæggelse af bilers motorkraft.

Det første spørgsmål: Stigningstakten

43. Med sit første spørgsmål har den nationale ret spurgt, om den stigningstakt, der er mellem afgiftsgruppen for et impor-

teret køretøj med mere end 18 CV og afgiftsgruppen for et tilsvarende køretøj med 15-16 CV, er forenelig med traktatens artikel 95. Den nationale ret interesserer sig således for forholdet mellem koefficienterne, hvilket vil sige, hvorledes stigningen er fra den ene koefficient til den næste. Dette forhold er udtrykt i en faktor, som multipliceret med koefficienten for en bestemt afgiftsgruppe giver koefficienten for den næste afgiftsgruppe.

44. Koefficienterne for afgiftsgrupperne fra 12 CV og derover er som følger:

Afgiftsgruppe	Koefficient
12-14 CV	9,4
15-16 CV	11,5
17-18 CV	14,1
19-20 CV	21,1
21-22 CV	31,7
23 CV og derover	47,6

45. Stigningstakten for afgiftsgrupperne fra 12 CV og derover er som følger:

Afgiftsgruppe	Stigningstakt
fra 12-14 CV til 15-16 CV	1,22
fra 15-16 CV til 17-18 CV	1,23
fra 17-18 CV til 19-20 CV	1,50
fra 19-20 CV til 21-22 CV	1,50
fra 21-22 CV til 23 CV og derover	1,50

46. Yves Tarantik har anført, at eftersom Domstolen i Casarin-dommen faktisk fastslog, at afgiftsniveauet for motorkøretøjer med en afgiftspligtig motorkraft på 23 CV eller derover kunne lede forbrugere til at købe indenlandsk fremstillede motorkøretøjer i afgiftsgruppe 17-18 CV eller 15-16 CV, for så vidt disse opfyldte forbrugernes mindstekrav med hensyn til kraft, størrelse og komfort[23], var det nødvendigt i den foreliggende sag at forelægge Domstolen spørgsmålet om, hvorvidt stigningstakten mellem på den ene side køretøjer med 19 CV eller derover (som alle er importerede) og på den anden side køretøjer med 15-16 CV (hvoraf størstedelen er indenlandsk fremstillet) er diskriminatorisk. Yves Tarantik har gjort gældende, at køretøjer med mere end 23 CV faktisk kan have de samme tekniske egenskaber som køretøjer med 15-16 CV, og særlig kan deres reelle motorkraft, pris og kraft være sammenlignelige i vidt omfang. Koefficienten for et importeret motorkøretøj med 23 eller 24 CV (som hans eget) er imidlertid 47,6, mens koefficienten for et tilsvarende indenlandsk køretøj med 15-16 CV ville være 11,5. Den afgift, der skal betales af det førstnævnte, vil være 4,13 gange højere end den, der skal betales af sidstnævnte.

47. Den franske regering og Kommissionen er begge af den opfattelse, at den nationale

23 — Jf. dommens præmis 15.

rets første spørgsmål kan besvares under henvisning til Domstolens dom i Casarin-sagen [24], hvori Domstolen udtalte [25]:

»Det bemærkes indledningsvis, at en afgiftsordning ikke kan anses for diskriminatorisk, blot fordi det kun er indførte produkter, bl.a. fra andre medlemsstater, der pålægges den højeste afgift (dom af 14.1.1981, sag 140/79, Chemial Farmaceutici, Sml. s. 1, præmis 18, og af 5.4.1990, sag C-132/88, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 1567, præmis 18).

For at afgøre, om den forøgelse af den differentierede afgifts stigningstakt, der gælder motorkraftstørrelser på mere end 18 CV, har en diskriminatorisk eller beskyttende virkning, må det undersøges, om denne forøgelse kan afholde forbrugerne fra at købe køretøjer med en afgiftspligtig motorkraft på mere end 18 CV, som alle er udenlandsk fremstillede, og medføre, at de i stedet køber indenlandsk fremstillede køretøjer.

Hvis den højere stigningstakt, der gælder for køretøjer med en afgiftspligtig motorkraft på mere end 18 CV, faktisk skulle afholde visse forbrugere fra at købe sådanne køretøjer, vil disse forbrugere vælge en bilmodel i den umiddelbart lavere afgiftsgruppe, dvs. afgiftsgruppe 17-18 CV, eller eventuelt, således som generaladvokaten har anført i punkt 27 i sit forslag til afgørelse, en bilmodel i afgiftsgruppe 15-16 CV.

Det bemærkes herved for det første, at afgiftsgruppe 15-16 CV og afgiftsgruppe 17-18 CV omfatter både importerede køretøjer og indenlandsk fremstillede køretøjer. Med hensyn til køretøjer i afgiftsgruppe 17-18 CV fremgår det af sagen, at disse for langt størstedelens vedkommende er fremstillet i udlandet, og at de indenlandske fabrikanter har en markedsandel, der kun repræsenterer ca. 5 % af det samlede antal solgte køretøjer inden for denne afgiftsgruppe. Hvad angår afgiftsgruppe 15-16 CV bemærkes, at selv om størstedelen af de køretøjer, der sælges, er indenlandsk fremstillede, står det dog fast, at forbrugerne inden for denne afgiftsgruppe dels kan vælge mellem en lang række importerede køretøjer, og dels, således som det fremgår af præmis 6 i denne dom, at den med afgiftsgruppe 15-16 CV og afgiftsgruppe 17-18 CV forbundne stigningstakt, afrundet, er den samme, således at forbrugere, der vil købe et køretøj i luksusklassen, ikke på grund af stigningstakten vil være tilbøjelige til at anskaffe et køretøj i afgiftsgruppe 15-16 CV.

Under disse omstændigheder kan det ikke antages, at forøgelsen af stigningstakten i forbindelse med en ordning som den

24 — Nævnt i fodnote 1.
25 — Dommens præmis 21-25.

omhandlede vil kunne fremme salget af indenlandsk fremstillede køretøjer.«

48. Jeg er enig med den franske regering og Kommissionen i, at den nationale rets første underspørgsmål kan besvares ved anvendelse af de principper, Domstolen fastsatte i Casarin-dommen [26]. Den nationale ret må afgøre, hvilke motorkøretøjer der konkurrerer med biler som Yves Tarantik's Jaguar, og analysere fordelingen mellem importerede og indenlandske motorkøretøjer, der konkurrerer, og de afgiftsgrupper, de konkurrerende motorkøretøjer falder ind under. Resultatet heraf skulle gøre det muligt for den nationale ret at afgøre, hvorvidt forøgelsen af stigningstakten fremmer salget af indenlandsk fremstillede biler, og den må i givet fald fastslå, at dette aspekt af den omtvistede afgift er i strid med artikel 95.

Det andet spørgsmål: Metoden til fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft

49. Med sit andet spørgsmål har den nationale ret spurgt, om cirkulærerne fra 1956, 1977, 1987, 1988 og 1991 medfører, at afgiften indebærer forskelsbehandling i forhold til ejerne af køretøjer, der ikke er typegodkendt i Frankrig. Som ovenfor nævnt synes spørgsmålet at være baseret på den fejlagtige antagelse, at Yves Tarantik's Jaguar ikke var typegodkendt i Frankrig. En besvarelse af spørgsmålet kan derfor ikke afgøre tvisten for den nationale ret. Det er imidlertid muligt at omformulere spørgsmålet under hensyntagen til de oplysninger, der er indeholdt i de indlæg, der er afgivet for Domstolen, og svarene på Domstolens skriftlige spørgsmål til Yves Tarantik. På dette grundlag vil jeg antage, at den nationale ret ønskede at spørge, om de nationale bestemmelser om fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft medfører, at afgiften bliver diskriminatorisk over for enten 1) specifikt ejere af køretøjer, der blev typegodkendt i Frankrig før den 1. januar 1978, og hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet i henhold til 1956-cirkulæret, eller 2) generelt ejere af køretøjer, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet i henhold til 1956-cirkulæret. En besvarelse af et af disse to spørgsmål ville gøre det muligt for den nationale ret at træffe afgørelse om spørgsmålet i den sag, der verserer for den, nemlig hvorvidt den metode, hvorved Yves Tarantik's bils afgiftspligtige motorkraft blev fastlagt, var diskriminatorisk.

50. Efter nøje at have analyseret systemet til fastlæggelse af den afgiftspligtige motor-

26 — Jf. også punkt 23-27 (navnlig punkt 26 og 27) i mit forslag til afgørelse i Casarin-sagen.

kraft har Yves Tarantik redegjort for visse aspekter af dette system, som efter hans opfattelse er diskriminatoriske.

51. For det første har han vurderet opretholdelsen af den øvre grænse for faktoren K for visse biler, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet på grundlag af 1977-cirkulæret. Spørgsmålet om, hvorvidt 1977-cirkulæret, der finder anvendelse på visse biler, for hvilke den øvre grænse for faktoren K ikke er ophævet, er diskriminatorisk, kan imidlertid ikke afgøre spørgsmålet i hovedsagen for den nationale ret, som vedrører fastlæggelsen af den afgiftspligtige motorkraft for Yves Tarantik's Jaguar, der hverken er beregnet eller gøres gældende at skulle beregnes på grundlag af ligningen i 1977-cirkulæret, som indeholder en øvre grænse for faktoren K. Yves Tarantik's argumentation kan derfor ikke anses for at være relevant. Som ovenfor anført har Kommissionen til hensigt at indlede en sag i medfør af traktatens artikel 169 vedrørende opretholdelsen af den øvre grænse for faktoren K i visse sager.

52. For det andet har Yves Tarantik gennemgået den påståede diskriminatoriske virkning af, at der samtidig består flere metoder til fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft, hvoraf den mindst gunstige finder anvendelse på importerede biler. Han har gjort gældende, at kriteriet for at sondre mellem de to væsentligste metoder ikke er objektiv og udelukkende forøger den afgift, der skal betales af importerede køretøjer.

53. Yves Tarantik har gjort gældende, at den afgiftspligtige motorkraft af biler fremstillet i Frankrig til indenlandsk salg altid er blevet fastlagt på grundlag af det seneste cirkulære på datoen for godkendelsen, hvorimod den afgiftspligtige motorkraft for importerede biler fastlægges på grundlag af flere cirkulærer, der indeholder forskellige ligninger. Resultatet af dette er, at visse importerede biler tillægges en afgiftspligtig motorkraft, som er forskellig fra den afgiftspligtige motorkraft, der tillægges en tilsvarende indenlandsk bil, uden at der foreligger nogen objektiv grund til at sondre.

54. Endvidere fastlægges den afgiftspligtige motorkraft for adskillige importerede biler i henhold til den mindre gunstige ligning i 1956-cirkulæret, uden at der foreligger noget objektivt kriterium for sondringen. Når en importeret bil, som svarer til en indenlandsk bil med hensyn til den reelle motorkraft, pris og tekniske kvaliteter, pålægges en betydeligt højere afgift, udelukkende fordi den ligning, medlemsstaten har valgt, skal finde anvendelse på alle tilsvarende køretøjer, er uegnet, og det officielle formål med denne ligning ikke er nået, er det åbenbart, at den overskydende afgift, som ejeren af en importeret bil på

mere end 16 CV skal betale, er udtryk for misbrug og bør forbydes.

55. Endelig er kriteriet for fastlæggelsen af det afgiftsbeløb, der skal betales, ikke objektivt, da det er åbenbart, at myndighedernes valg af forskellige ligninger, der kun finder anvendelse på visse importerede biler, vil hæmme importen og ikke har en fuldstændig neutral virkning. Domstolen har udtalt, at artikel 95 tilsidesættes, når afgiften på henholdsvis det indførte og det tilsvarende indenlandske produkt beregnes forskelligt og efter forskellige regler, således at afgiftsbeløbet bliver højere for det indførte produkt, også selv om dette kun sker i visse tilfælde [27].

56. Den franske regering har gjort gældende, at metoden til fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft for sagsøgerens køretøj, dvs. i henhold til 1956-cirkulæret, er i overensstemmelse med artikel 95. Den har anført, at Domstolen har udtalt, at medlemsstaterne har ret til at anvende en progressivt stigende afgiftsordning efter et objektivt kriterium, og at en afgiftsordning ikke kan anses for diskriminatorisk, blot fordi den kun finder anvendelse på importerede køretøjer, når der ikke findes nogen indenlandsk produktion [28], eller blot fordi det kun er importerede produkter, bl.a. fra andre medlemsstater, der pålægges den højeste afgift [29], og at medlemsstaterne for produkter som biler frit kan indføre en afgiftsordning, hvis satser stiger progressivt efter et objektivt kriterium, *som f.eks. motorstørrelse*, hvorved det dog er en forudsætning, at den pågældende afgiftsordning ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning [30].

57. Den franske regering har konkluderet, at metoden til fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft som fastsat i 1956-cirkulæret, der afhænger af det objektive kriterium cylindervolumen, og som både finder anvendelse på indenlandske og udenlandske biler, er forenelig med artikel 95, idet den har anført, at sagsøgeren ikke har fremlagt noget bevis for, at 1956-cirkulæret har en diskriminatorisk virkning i forhold til udenlandske biler, eller har godtgjort, at anvendelse af 1956-cirkulæret medfører, at forbrugerne køber franske biler med et tilsvarende cylindervolumen.

58. Kommissionen har henvist til mit forslag til afgørelse i Tabouillot-sagen [31],

27 — Dom af 17.2.1976, sag 45/75, Rewe, Sml. s. 181, præmis 15.

28 — Dom af 5.4.1990, sag C-132/88, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 1567.

29 — Casarin-dommen, præmis 21.

30 — Casarin-dommen, præmis 17; den franske regerings fremhævelse.

31 — Jf. ovenfor i fodnote 1.

hvori det er anført, at anvendelsen af ordningen med afgift på motorkøretøjer ikke var tilstrækkelig gennemskuelig, og som fremhævede, at en afgiftsordning, der er så lidt gennemskuelig, at nationale domstole ikke kan tage stilling til, om den indebærer forskelsbehandling, medfører, at en afgiftspligtig ikke kan påberåbe sig artikel 95, og allerede af den grund må en sådan ordning derfor være i strid med artikel 95 [32]. Det er Kommissionens opfattelse, at svaret på den nationale rets spørgsmål kan findes i dette forslag til afgørelse, for så vidt foreneligheden af den franske ordning med artikel 95 ikke er sikret, når henses til ordningens vedvarende og alvorlige mangel på gennemskuelighed.

59. Kommissionen har nærmere bestemt anført, at det ikke med sikkerhed kan fastslås, at de omstændigheder, hvorunder den ugunstige beregning, der er fastsat i 1956-cirkulæret, finder anvendelse på biler, der er godkendt enkeltvis efter den 1. januar 1978, er neutrale og objektive som krævet i henhold til artikel 95. Dette afhænger af, hvorvidt myndighederne finder, at køretøjet er i overensstemmelse med eller svarer til en godkendt type. Den franske regering har ikke fremlagt nærmere oplysninger om de kriterier, der finder anvendelse.

60. Kommissionen har også bemærket, at de franske myndigheder synes at være yderst krævende med hensyn til det bevis, der forlanges med hensyn til de tekniske oplysninger om køretøjer, der frembydes til godkendelse enkeltvis, som er nødvendige for, at ligningen i 1977-cirkulæret kan anvendes. Kommissionen rejser spørgsmålet om, hvorvidt disse krav faktisk er relevante for det forfulgte formål, og især om de står i rimeligt forhold til dette.

61. Kommissionen har fremsat yderligere anbringender vedrørende lovligheden af 1977-cirkulæret, navnlig om opretholdelsen af den øvre grænse for faktoren K for visse kategorier af køretøjer. Disse bemærkninger synes at være baseret på den misforståelse — som fuldt ud er forståelig henset til forelæggelseskendelsen — at den afgiftspligtige motorkraft for Yves Tarantik's Jaguar blev beregnet i henhold til ligningen i 1977-cirkulæret, underlagt en øvre grænse for faktoren K. De er derfor ikke relevante i denne sag. Som anført ovenfor har Kommissionen til hensigt at indlede en traktatbrudsprocedure, for så vidt angår dette særlige aspekt af den nuværende anvendelse af 1977-cirkulæret, hvilket klart er et mere passende forum for bedømmelse af lovligheden af dette aspekt end en rets

32 — Punkt 34 og 35.

præjudicielle forelæggelse i en sag, hvor spørgsmålet ikke opstår.

62. Den omstændighed, at visse af Kommissionens argumenter er baseret på en misforståelse af hovedsagens faktiske omstændigheder, illustrerer præcist de vanskeligheder, forelæggelseskendelsen i denne sag giver anledning til. Navnlig var to grundlæggende spørgsmål stadig ikke afklaret ved afslutningen af den skriftlige forhandling, nemlig hvorvidt den afgiftspligtige motorkraft for Yves Tarantik's bil var fastlagt i henhold til 1956-cirkulæret eller 1977-cirkulæret, og om bilen var typegodkendt eller godkendt enkeltvis. Med hensyn til begge disse problemer fremgår det af forelæggelseskendelsen, at den nationale ret forelagde spørgsmål til præjudiciel afgørelse på et urigtigt grundlag. Der har derfor ikke være en behørig udveksling af synspunkter. Under disse omstændigheder finder jeg det ikke passende i detaljer at redegøre for samspillet mellem de to systemer. Jeg vil i stedet begrænse mig til følgende bemærkninger om den nationale lovgivnings ugennemsigtighed, som i vid udstrækning svarer til mine bemærkninger i mit forslag til afgørelse i Tabouillot-sagen.

63. Det fremgår klart af Domstolens praksis, at progressiv beskatning er lovlig, forudsat at den er neutral i relation til virkningerne på indenlandsk fremstillede og importerede produkter. Denne betingelse om neutralitet gælder med hensyn til motorkøretøjer også for den metode, der anvendes ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft. Såfremt der samtidig anvendes to forskellige metoder, der fører til forskellige afgiftsniveauer, skal ordningen igen være neutral, dvs. at bestemmelserne om, hvilken metode der finder anvendelse, skal være baseret på objektive kriterier, som ikke er diskriminerende i forhold til lignende, importerede produkter, og ikke er beskyttende for indenlandsk produktion.

64. Det er på ingen måde klart, at den franske ordning opfylder disse betingelser. Endvidere forekommer der at foreligge en alvorlig mangel på gennemskuelighed med hensyn til dens anvendelse. Anvendelsesområdet for de to cirkulærer er langt fra let forståeligt, og forholdet mellem de to ordninger er komplekst og utydeligt, og der ses ikke at være noget objektivt kriterium for udøvelsen af det skøn, der åbenbart består ved afgørelsen af, hvorvidt biler i visse tilfælde er omfattet af det ene eller det andet cirkulære. Domstolen har udtalt, at såfremt der ikke foreligger tilstrækkelig gennemskuelighed, påhviler det medlemsstaten at godtgøre, at den pågældende ordning under ingen omstændigheder indebærer forskelsbehandling [33]. Selv om denne udtalelse blev fremsat i et traktatbrudssøgsmål i medfør af traktatens artikel 169, er det klart, at den generelt finder anvendelse. Traktatens artikel 95 har direkte virkning

33 — Domme af 26.6.1991, sag C-152/89, Kommissionen mod Luxembourg, Sml. I, s. 3141, præmis 25, og sag C-153/89, Kommissionen mod Belgien, Sml. I, s. 3171, præmis 16.

og kan påberåbes ved de nationale domstole. En afgiftsordning, der er så ugennemskuelig, at de nationale domstole ikke kan afgøre, hvorvidt den er diskriminatorisk, ville gøre det umuligt for den afgiftspligtige at påberåbe sig artikel 95. Alene af denne grund må en sådan ordning være i strid med artikel 95. Den effektive virkning af forbuddet mod fiskal forskelsbehandling kunne ensidigt begrænses, hvis en medlemsstat kunne indføre eller opretholde en ikkegennemskuelig afgiftsordning, navnlig såfremt afgiften var differentieret og progressiv og fandt anvendelse på et produkt, som var yderst afgiftsfølsomt, og som handledes over grænserne i store mængder, som det er tilfældet for biler.

Det tredje spørgsmål: Skal afgiften betales?

65. Med sit tredje spørgsmål spørger den nationale ret nærmere bestemt, om det står frit for en ejer af et køretøj, hvis motorkraft er på over 100 kW, ikke at betale afgiften, såfremt den er i strid med artikel 95.

66. Henvisningen til køretøjer med en motorkraft på over 100 kW må igen antages at være irrelevant for den sag, der verserer for den nationale ret. Tærsklen på 100 kW er alene af betydning for visse køretøjer, hvis reelle motorkraft overstiger tærsklen, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet i henhold til 1977-cirkulæret, og som ikke er omfattet af 1991-cirkulæret. Eftersom den afgiftspligtige motorkraft for Yves Tarantik's køretøj ikke blev beregnet i henhold til 1977-cirkulæret, vil en besvarelse af det forelagte spørgsmål ikke kunne hjælpe den nationale ret til at afgøre den for den verserende tvist.

67. Jeg bemærker dog, at det fremgår af Domstolens faste praksis, at afgifter, som findes at være i strid med artikel 95, ikke lovligt kan opkræves af myndighederne og skal tilbagebetales, såfremt de er erlagt. Krav om tilbagebetaling er underlagt nationale regler herom, idet disse dog ikke kan være mindre gunstige end de betingelser, der gælder for tilsvarende krav efter nationale regler, og ej heller må være udformet således, at de i praksis gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at hævde rettigheder, som de nationale domstole har pligt til at beskytte [34].

34 — Jf. f.eks. Deville-dommen, nævnt ovenfor i fodnote 18, præmis 12.

Forslag til afgørelse

Af de ovenfor anførte grunde er det tvivlsomt, om alle de spørgsmål, som Tribunal de grande instance de Meaux har forelagt, er relevante for sagen. Det er imidlertid muligt at besvare de i fornødent omfang omformulerede spørgsmål som følger:

1) Det tilkommer den nationale ret på grundlag af Domstolens dom af 30. november 1995 (sag C-113/94, Casarin, Sml. I, s. 4203) at afgøre, hvorvidt den stigningstakt, der findes mellem den afgiftsgruppe, der omfatter et importeret køretøj på mere end 18 CV, og den afgiftsgruppe, der omfatter et tilsvarende køretøj på 15-16 CV, er diskriminatorisk og dermed er i strid med traktatens artikel 95.

2) Traktatens artikel 95 er ikke til hinder for, at en medlemsstat anvender to forskellige regelsæt til fastlæggelse af den afgiftspligtige motorkraft, for så vidt afgørelsen af, hvilket af de to regelsæt der finder anvendelse, træffes på grundlag af objektive kriterier, som ikke er diskriminatoriske over for tilsvarende importerede produkter og således ikke indebærer beskyttelse af indenlandsk produktion. Såfremt den ordning, en medlemsstat anvender til fastlæggelse af køretøjers afgiftspligtige motorkraft, ikke er gennemskuelig, påhviler det medlemsstaten at godtgøre, at ordningen ikke indebærer en diskriminatorisk virkning.

3) Afgifter, der findes at være i strid med traktatens artikel 95, kan ikke lovligt opkræves af myndighederne og skal tilbagebetales, såfremt de er erlagt. Krav om tilbagebetaling er underlagt gældende nationale regler, idet disse dog ikke kan være mindre gunstige end de betingelser, der gælder for tilsvarende krav efter nationale regler, og ej heller må være udformet således, at de i praksis gør det umuligt eller uforholdsmæssigt vanskeligt at hævde rettigheder, som de nationale domstole har pligt til at beskytte.