JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
F. G. JACOBS
28 päivänä tammikuuta 1999 *

1. Yhteisöjen tuomioistuinta pyydetään nyt esillä olevassa asiassa ottamaan jälleen kerran kantaa siihen, ovatko Ranskan liikenneverojärjestelmän tietyt piirteet yhteensoveltuvia yhteisön oikeuden kanssa.

2. Asiassa on kyse sekä eri veroluokkia vastaavien kertoimien välisestä suhteesta että siitä tavasta, jolla verotuksellinen teho määritellään. Pääasian kantajana oleva Tarantik väittää, että kolmen ylimmän veroluokan eli yli 18 hevosvoiman ajoneuvojen, joista kaikki ovat tosiasiassa maahantuotuja, ja 15—16 hevosvoiman ajoneuvojen veroluokan, johon kuuluvat pääasiallisesti kotimaassa valmistetut ajoneuvot, välisen progressiokertoimen soveltaminen johtaa perustamissopimuksen 95 artiklan vastaiseen syrjintään. Progressiokerroin ilmaisee progression siirryttäessä veroluokasta seuraavaan; se vastaa tietyn veroluokan kertoimen ja sitä välittömästi alemman veroluokan kertoimen välistä suhdetta. Tarantik väittää toiseksi, että hänen Jaguar-merkkisen ajoneuvonsa verotuksellisen tehon laskemiseen käytetty kaava on perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen. Tämä laskukaava sisältyy vuonna 1956 annettuun hallinnolliseen kiertokirjeeseen, jota sovelletaan tiettyihin rajattuihin tapauksiin, ja se poikkeaa vuonna 1977 annettuun hallinnolliseen kiertokirjeeseen sisältyvästä tavallisesta laskukaavasta.

3. Ennen asian tosiseikkojen käsittelyä esitän yhteenvedon asian kannalta merkityksellisestä Ranskan lainsäädännöstä. On syytä todeta — ja tähän palaan jäljempänä — että koska ennakkoratkaisupyyntöön ei sisälly käytännöllisesti katsoen lainkaan tietoja ajoneuvoveroa koskevien kansallisten säännösten sisällöstä tai vaikutuksesta, seuraavat seikat on poimittu lähes kokonaan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä [1] ja yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyistä kirjallisista huomautuksista.

Kansallinen lainsäädäntö

4. Porrastettua ajoneuvoveroa koskevat perussäännökset sisältyvät *code général des impôts*'n (yleinen verolaki) 1599 C—1599 J §:ään. Veron rakenteesta säädetään kansallisella tasolla, mutta veron perii kukin asianomainen departementti. Jokaiselle Ranskan markkinoille hyväksytylle ajoneuvolle määrätään verotusta varten "verotuksellinen teho", joka lasketaan noudattaen monimutkaista kaavaa, johon palaan tuonnempana. Verotukselliset tehotasot on jaettu eri veroluokkiin, joihin kuhunkin kuuluu kaksi tai kolme tehotasoa. Kutakin veroluokkaa vastaava kerroin vahvistetaan kansallisella tasolla. Departe-

* Alkuperäinen kieli: englanti.

1 — Ks. erityisesti asia C-113/94, Casarin, tuomio 30.11.1995 (Kok. 1995, s. I-4203) ja asia C-284/96, Tabouillot, tuomio 18.12.1997 (Kok. 1997, s. I-7471), joihin sisältyy lisää kansallista lainsäädäntöä koskevia yksityiskohtia.

menttien omat viranomaiset vahvistavat vuosittain veron perusmäärän departementissaan. Näin vahvistettu perusvero kerrotaan eri kertoimilla määriteltäessä maksettavaksi tulevan porrastetun veron määrää asianomaisten veroluokkien osalta. Tietystä ajoneuvosta maksettavan veron määrä voi siten vaihdella departementista toiseen, mutta veron rakenne on vahvistettu kansallisella tasolla, ja se on sama kaikkialla maassa.

5. Kahdessa peräkkäisessä hallinnollisessa kiertokirjeessä eli 28.12.1956 päivätyssä kiertokirjeessä ja 23.12.1977 päivätyssä kiertokirjeessä nro 77-191 määrätään yksityisautojen verotuksellisen tehon laskukaavasta. Lainsäätäjä on taannehtivasti vahvistanut ne *loi de finances rectificative pour 1993:n* (vuoden 1993 lisätalousarviosta annettu laki) [2] 35 §:n mukaisesti.

6. Vuoden 1956 kiertokirjeessä vahvistettu verotuksellisen tehon laskukaava on seuraava: $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$. Tässä kaavassa P:llä tarkoitetaan hevosvoimina ilmaistua verotuksellista tehoa, n:llä sylinterien lukumäärää, D:llä sylinterin halkaisijaa senttimetreinä, L:llä männäniskun pituutta senttimetreinä, ω:lla kierrosnopeutta kierroksina sekunnissa ja K on numeerinen kerroin. [3] Tarantik, Ranskan hallitus ja komissio ovat yhtä mieltä siitä, että tätä kaavaa ajoneuvoihin sovellettaessa lopputulos määräytyy yksinomaan moottorin sylinteritilavuuden mukaan.

7. Vuoden 1977 kiertokirjeellä otettiin käyttöön 1.1.1978 alkaen uusi laskukaava. Tässä kaavassa $P = m\ (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$ P tarkoittaa verotuksellista tehoa, m on 1 bensiinin osalta ja 0,7 dieselöljyn osalta, C on moottorin sylinteritilavuus kuutiosenttimetreinä ja K on voimansiirtojärjestelmää kuvaava muuttuja, joka saadaan laskemalla "kilometreinä tunnissa ilmaistu niiden nopeuksien painotettu aritmeettinen keskiarvo, jotka ajoneuvolla voidaan teoreettisesti saavuttaa ajettaessa kullakin vaihteella eteenpäin moottorin kierrosluvun ollessa tuhat kierrosta minuutissa". Uudella laskukaavalla pyrittiin korjaamaan vuoden 1956 kiertokirjeessä vahvistetun, suoraan sylinteritilavuuteen perustuvan kaavan havaittuja vaikutuksia suosimalla hiljaisemmilla moottoreilla varustettuja ja optimaalisen polttoainekulutuksen omaavia ajoneuvoja. Laskukaavan avulla oli siten tarkoitus määritellä verotusta varten sellainen teho, joka vastasi paremmin auton todellisen polttoainekulutuksen ominaispiirteitä tietyllä matkalla ja jolla pyrittiin kannustamaan pyrkimyksiä vähentää tätä kulutusta. [4]

8. Vuoden 1977 kiertokirjettä sovellettiin alun perin useimpiin yksityisautoi-

2 — Ks. 22.6.1993 annettu laki nro 93-859, *Journal Officiel de la République Française*, 23.6.1993, s. 8815. Kaikki edellä mainitut kiertokirjeet ovat lain liitteinä.

3 — Tätä vuoden 1956 alkuperäiseen kiertokirjeeseen sisältyvää laskukaavaa sovelletaan ajoneuvoihin, jotka on varustettu tavallisilla (edestakaisin liikkuvilla) männillä. Vuoden 1956 kiertokirjeeseen 19.9.1973 päivätyllä kiertokirjeellä nro 73-168 tehdyllä muutoksella otettiin käyttöön toinen laskukaava, jota sovellettiin ajoneuvoihin, jotka on varustettu kiertomännillä.

4 — Ks. vuoden 1977 kiertokirjeen toinen ja kolmas kappale.

hin, [5]jotka oli tyyppihyväksytty 1.1.1978 tai sen jälkeen. "Tyyppihyväksyntä" merkitsee mallille valmistajan hakemuksesta annettua hyväksyntää. Mallit, joita valmistaja ei myy Ranskassa, on sitä vastoin hyväksyttävä ajoneuvokohtaisesti. Vuoden 1977 kiertokirjeen soveltamisalaa muutettiin 24.6.1987 annetulla kiertokirjeellä nro 87-56 kattamaan myös ajoneuvokohtaisesti hyväksytyt yksityisautot, jotka ovat sellaisen tyyppihyväksytyn mallin mukaisia tai joiden on katsottava verotuksellisen tehon määrittelemisen kannalta vastaavan jotakin sellaista tyyppihyväksyttyä mallia, jonka verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen mukaisesti. Muihin ajoneuvoihin sovellettiin edelleen vuoden 1956 kiertokirjettä.

9. On siis ilmeistä, että Ranskassa on 1.1.1978 lähtien ollut samanaikaisesti voimassa kaksi toisistaan poikkeavaa tapaa laskea verotuksellinen teho. Näyttää siltä, että valtaosa Ranskassa hyväksytyistä ajoneuvoista kuuluu vuoden 1977 kiertokirjeessä vahvistetun kaavan soveltamisalaan. Vuoden 1956 kiertokirjeen mukaista kaavaa sovelletaan kuitenkin edelleen silloin, kun kyseessä ovat seuraavat:

— Ennen 1.1.1978 tyyppihyväksytyt tai ajoneuvokohtaisesti hyväksytyt yksityisautot.

— Ennen 24.6.1987 ajoneuvokohtaisesti hyväksytyt yksityisautot.

— 24.6.1987 tai sen jälkeen ajoneuvokohtaista hyväksyntää varten esitetyt autot, jotka eivät ole sellaisen tyyppihyväksytyn mallin mukaisia tai joiden ei katsota verotuksellisen tehon määräämisen kannalta vastaavan jotakin sellaista tyyppihyväksyttyä mallia, jonka teho on laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen mukaisesti.

— 1.1.1978 tai sen jälkeen tyyppihyväksynnän perusteella maahantuodut yksityisautot silloin, kun vastaava malli on hyväksytty ennen 1.1.1978.

— Yksityisautot, joiden tekniset ominaisuudet (istuinten määrä, moottori- ja vaihdelaatikkotyyppi) eivät vastaa vuoden 1977 kiertokirjeessä esitettyjä määritelmiä.[6] Tähän ryhmään kuuluvat autot, joissa on yli viisivaihteinen käsivalintainen vaihteisto, ja autot, joissa on yli nelivaihteinen automaattivaihteisto. Näin ollen esimerkiksi hiljattain valmistettuihin kuusivaihteisiin autoihin sovelletaan vuoden 1956 kiertokirjettä. Komissio totesi istunnossa, että suurin osa tällaisista autoista on maahantuotuja ja että komission tarkoituksena on nostaa Ranskaa vastaan perustamissopimuk-

5 — "Pienempiin kuin yhdeksänpaikkaisiin yksityisautoihin, jotka on varustettu nelitahtisella polttomoottorilla sekä johonkin liitteessä kuvattuun luokkaan kuuluvalla vaihteistolla."

6 — Ks. alaviite 5.

sen 169 artiklan mukainen kanne ajoneuvoveron tämän ominaisuuden vuoksi.

10. Arviointiperusteita, joilla hallintoviranomaiset määrittelevät, ovatko ajoneuvokohtaisesti hyväksyttävät autot jonkin tyyppihyväksytyn mallin mukaisia tai onko niiden katsottava vastaavan jotakin tyyppihyväksyttyä mallia, ei ole vahvistettu.

11. Komission mukaan vuoden 1977 kiertokirjeen soveltaminen johtaa yleensä verotuksellisen tehon vahvistamiseen noin kaksi hevosvoimaa pienemmäksi kuin vuoden 1956 kiertokirjettä sovellettaessa. Tämän eron merkitys on erityisen huomattava sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden verotuksellinen teho olisi 21—22 hevosvoimaa vuoden 1977 kiertokirjeen mukaan mutta yli 23 hevosvoimaa vuoden 1956 kiertokirjeen mukaan. Tarantikin Jaguarin verotuksellinen teho on vuoden 1956 kiertokirjeen mukaan 24 hevosvoimaa mutta vuoden 1977 kiertokirjeen mukaan 22 hevosvoimaa. Tarantikin maksettavaksi tulevan ajoneuvoveron määrä on 50 prosenttia korkeampi kuin hänen olisi maksettava, jos hänen autonsa verotuksellinen teho olisi 22 hevosvoimaa. Lisäksi komission mukaan, jonka lausumaa ei ole tältä osin riitautettu, moottoriajoneuvojen vakuutusmaksut lasketaan auton verotuksellisen tehon perusteella.

12. Voidaan vielä todeta, että 3.7.1998 päivätyssä kiertokirjeessä nro 98-58 määrätään 1.7.1998 tai sen jälkeen myytävien uusien ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittelemisestä. Uusi laskentatapa perustuu kahteen muuttujaan: kilowatteina ilmaistavaan moottorin tehoon ja grammoina kilometriä kohden ilmaistaviin hiilidioksidipäästöihin. Yhtälössä ei siis oteta huomioon sylinteritilavuutta, vaihteistoa tai käytettävää polttoainetta.

Tosiseikat ja pääasian oikeudenkäynti

13. Tarantik omistaa Jaguar-merkkisen auton, jonka verotuksellinen teho on 24 hevosvoimaa ja jonka ensimmäinen käyttöönottopäivä on 11.4.1979. Poliisin helmikuussa 1996 laatimassa pöytäkirjassa hänen todettiin jättäneen kiinnittämättä autoonsa vuoden 1995/1996 veromerkin. Bussy Saint-Georgesin veronkantoviranomainen (receveur principal) lähetti Tarantikille toukokuussa 1996 ilmoituksen siitä, että häneltä peritään 19 325 Ranskan frangin (FRF) suuruinen summa, josta 6 569 FRF on varsinaista veroa ja 12 756 FRF veronkorotusta. Vaadittuaan ensin tuloksetta, että hänet vapautettaisiin näistä veroista sillä perusteella, että vero oli perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen, Tarantik nosti kanteen Seine-et-Marnen departementin verohallintoa vastaan Tribunal de grande instance de Meaux'ssa ja vaati verojen perintätoimiin ryhtymistä koskevan ilmoituksen kumoamista, viivästyskorkoja ja 7 000 FRF:n suuruisen summan maksamista uuden *code de procédure*

civilen (siviiliprosessilaki) 700 §:n perusteella.[7]

14. Tarantik kiisti Tribunal de grande instance de Meaux'ssa porrastetun ajoneuvoveron lainmukaisuuden sillä perusteella, että yhteisöjen tuomioistuin on useaan kertaan katsonut sen olevan yhteisön oikeuden vastainen. Hän väitti, että kyseinen verolainsäädäntö oli edelleen syrjivää huolimatta siitä, että sitä oli yhteisöjen tuomioistuimen tuomioiden jälkeen toistuvasti muutettu.

15. Tämän vuoksi Tribunal de grande instance de Meaux esitti yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"Onko verotusjärjestelmä, jota on sovellettu kantajan Jaguar-merkkiseen ajoneuvoon, jonka verotuksellinen teho on 24 hevosvoimaa ja joka on rekisteröity tunnuksella 197 AT 77 ja jonka käyttöönottopäivä on 11.4.1979, objektiivisten arviointiperusteiden mukainen siten, ettei arviointiperusteilla ole minkäänlaisia ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklassa kiellettyjä syrjiviä vaikutuksia, kun otetaan huomioon tämän ajoneuvon hyväksymispäivä sekä toisaalta kantajan esittämät tilastolliset ja verotuksen kehittymistä koskevat tiedot ja toisaalta Ranskan veroviranomaisten huomautukset, sekä erityisesti,

— onko veroluokan, johon kuuluvan maahantuodun ajoneuvon verotuksellinen teho on yli 18 hevosvoimaa, ja veroluokan, johon kuuluvat samanlaiset ajoneuvot, joiden verotuksellinen teho on 15—16 hevosvoimaa, välinen progressiokerroin syrjivä;

— vaikuttavatko 28.12.1956, 23.12.1977, 24.6.1987, 12.1.1988 ja 20.9.1991 päivätyt kiertokirjeet, sellaisina kuin ne on taannehtivasti vahvistettu 22.6.1993 annetun *loi de finances rectificativen* 35 §:ssä, siten, että vero on sellaisia ajoneuvon omistajia syrjivä, joiden ajoneuvoille ei ole Ranskassa myönnetty tyyppihyväksyntää, jolloin ne on siis hyväksytty ajoneuvokohtaisesti;

— jos edelliseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko yli 100 kilowatin tehoisen ajoneuvon omistajalla oikeus yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden perusteella, joita ovat yhdenvertainen kohtelu verotuksessa ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen ja sen pöytäkirjojen määräykset, vedota syrjintään ja vaatia sen toteamista, että vero on kannettu perusteettomasti, koska se on syrjivä ja epätasapuolinen?"

16. Ennakkoratkaisupyynnössä esitetyt tosiseikat ovat erittäin niukkoja. Niihin sisältyy lisäksi epäjohdonmukaisuuksia ja

7 — Tämän pykälän mukaan tuomioistuin voi määrätä maksettavaksi tietyn summan silloin kun katsotaan olevan epäoikeudenmukaista, että asianosaiselle on aiheutunut kuluja, joita määräys oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta ei kata.

selviä virheitä, joista jotkin on nyttemmin kirjallisissa huomautuksissa ja Tarantikille esitettyihin kirjallisiin kysymyksiin annetuissa vastauksissa selvitetty tai korjattu. Seuraavat kappaleet, jotka ovat peräisin näistä lähteistä, täydentävät ennakkoratkaisupyyntöön sisältyvää esitystä tosiseikoista.

17. Yhteisöjen tuomioistuimen Tarantikille esittämään kirjalliseen kysymykseen annetusta vastauksesta käy ilmi, että Tarantikin ajoneuvon verotuksellinen teho oli laskettu vuoden 1956 kiertokirjeen eikä, kuten ennakkoratkaisupyynnössä kahdesti todetaan, vuoden 1977 kiertokirjeen mukaisesti. Ranskan hallitus yhtyy tähän.

18. Ranskan hallituksen mukaan Tarantikin Jaguar oli mallia XJ6, tyyppiä 4L2, jonka tuotanto aloitettiin vuonna 1968 ja joka tyyppihyväksyttiin Ranskassa tammikuussa 1969. Malliin tehtyjä muutoksia vastaavat lisätyyppihyväksynnät myönnettiin huhtikuussa 1974, kesäkuussa 1975, marraskuussa 1976 ja Tarantikin mukaan lokakuussa 1978. Tarantikin auto oli 2-sarjaa, jonka tuotanto aloitettiin vuonna 1973 ja jota koski marraskuussa 1976 myönnetty lisätyyppihyväksyntä. Tuohon aikaan kaikkien ajoneuvojen verotuksellinen teho laskettiin vuoden 1956 kiertokirjeen mukaisesti.

19. Vaikuttaa siltä, ja Tarantik on vahvistanut tämän yhteisöjen tuomioistuimen esittämään kirjalliseen kysymykseen antamassaan vastauksessa, että Tarantikin ajoneuvolle oli myönnetty tyyppihyväksyntä eikä ajoneuvokohtaista hyväksyntää, kuten kansallisen tuomioistuimen esittämässä toisessa alakysymyksessä annetaan ymmärtää.

Tutkittavaksi ottaminen

20. Ranskan hallitus katsoo kirjallisissa huomautuksissaan, ettei ennakkoratkaisupyyntöä ole otettava tutkittavaksi. Se väittää, ettei ennakkoratkaisupyyntöön sisälly riittävästi tietoja. Ennakkoratkaisupyynnössä ei mainita kyseessä olevaa Jaguar-mallia eikä hyväksynnän myöntämisen ajankohtaa tai tapaa. Siinä ei esitetä vuoden 1956 eikä vuoden 1977 kiertokirjeen mukaista tehojen määrittelyyn käytettävää monimutkaista menetelmää eikä siinä ilmoiteta, missä tapauksissa kutakin menetelmää on sovellettava. Lisäksi siinä todetaan virheellisesti, että Tarantikin osalta olisi sovellettu vuoden 1977 kiertokirjettä. Ranskan hallitus katsoo siten, että kansallisen tuomioistuimen esittämä toinen alakysymys on liian yleinen, että sillä ei ole merkitystä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevan oikeusriidan kannalta ja että muut jäsenvaltiot tai muut osapuolet eivät kykene esittämään ennakkoratkaisupyynnön perusteella yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 20 artiklan mukaisia huomautuksia.

21. Yhdyn Ranskan hallituksen kantaan, jonka mukaan ennakkoratkaisupyyntöön ei

sisälly riittävästi tietoja, jotta yhteisöjen tuomioistuin kykenisi antamaan esitettyihin kysymyksiin vastauksen yksinomaan ennakkoratkaisupyynnön pohjalta.

22. On selvää, että jotta yhteisön oikeutta voitaisiin tulkita siten, että tulkinnasta olisi kansalliselle tuomioistuimelle hyötyä, sen on määriteltävä esittämiinsä kysymyksiin liittyvät tosiasiat ja oikeudelliset seikat tai ainakin selostettava ne tosiseikkoja koskevat olettamukset, joihin nämä kysymykset perustuvat. [8] Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että riittävän tiedon tarve on erityisen suuri varsinkin kilpailuoikeuden alalla, jolle ovat luonteenomaisia monimutkaiset tosiasialliset ja oikeudelliset olosuhteet. [9] Mielestäni tällä vaatimuksella on samalla tavoin erityisen suurta merkitystä verotuskysymyksiä koskevissa asioissa, koska niihin liittyvä kansallinen lainsäädäntö saattaa olla erittäin mutkikasta ja koska on todennäköisesti mahdotonta ottaa kantaa järjestelmän tietyn osan vaikutuksiin, ellei käytettävissä ole täydellisiä tietoja järjestelmän toiminnasta kokonaisuutena.

23. Tämä vaatimus ei täyty nyt esillä olevassa asiassa, sillä kuten edellä todettiin, ennakkoratkaisupyynnöstä puuttuu useita perustavanlaatuisia tietoja. Ennakkoratkaisupyynnössä ei mainita Tarantikin auton mallia, sitä menettelyä, jonka mukaisesti se on hyväksytty Ranskassa, tai sitä, miten sen verotuksellinen teho on laskettu. Siinä ei esitetä lainkaan asian kannalta merkityksellistä kansallista lainsäädäntöä: kahta tehon laskemisessa käytettävää kaavaa ei ole esitetty eikä myöskään selitetty täsmällisesti, missä tilanteissa vuoden 1956 kiertokirjeessä vahvistettua laskukaavaa sovelletaan. Lisäksi, kuten edellä mainittiin, ennakkoratkaisupyyntöön sisältyy tosiseikkoja koskevia useita virheellisiä toteamuksia, jotka koskevat riidanalaisen verotuksellisen tehon laskentamenetelmän ymmärtämisen kannalta olennaisia seikkoja. Ennakkoratkaisupyynnössä ei selitetä kansallisen lainsäädännön vaikutusta muista jäsenvaltioista tuotujen moottoriajoneuvojen verotukseen. Näin ollen kansallinen tuomioistuin ei ole selvittänyt, miksi nyt esillä olevassa asiassa nousee esiin kysymys Ranskan lainsäädännön yhteensopivuudesta perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa. Ennakkoratkaisupyynnössä ei myöskään ilmoiteta, millä tavoin yhteisöjen tuomioistuimen tuomio voisi olla pääasian kannalta merkityksellinen: jos vuoden 1956 kiertokirjeen soveltaminen olisi yhteisön oikeuden vastaista, olisiko tällöin sovellettava vuoden 1977 kiertokirjettä ja, mikäli näin olisi, johtaisiko tämä erisuuruisen veron soveltamiseen? Mielestäni kaikki nämä seikat puhuvat perustellusti sen puolesta, että nyt esillä oleva ennakkoratkaisupyyntö pitäisi jättää tutkimatta. On syytä korostaa, että yhteisöjen tuomioistuin on ottanut juuri tämän kannan samanlaisissa olosuhteissa asiassa Bresle antamassaan määräyksessä. [10]

8 — Ks. mm. yhdistetyt asiat C-320/90—C-322/90, Telemarsicabruzzo ym., tuomio 26.1.1993 (Kok. 1993, s. I-393, 6 kohta); asia C-157/92, Banchero, määräys 19.3.1993 (Kok. 1993, s. I-1085, 4 kohta); asia C-378/93, La Pyramide, määräys 9.8.1994 (Kok. 1994, s. I-3999, 14 kohta); asia C-458/93, Saddik, määräys 23.3.1995 (Kok. 1995, s. I-511, 12 kohta) ja asia C-257/95, Bresle, määräys 2.2.1996 (Kok. 1996, s. I-233, 16 kohta).

9 — Asia Telemarsicabruzzo, tuomion 7 kohta ja asia Banchero, määräyksen 5 kohta.

10 — Edellä alaviitteessä 8 mainittu määräys.

24. Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin katsonut, että kansallista tuomioistuinta koskeva vaatimus määritellä tosiasiat ja oikeudelliset seikat ei ole yhtä ehdoton silloin, kun kysymykset liittyvät tiettyihin teknisiin yksityiskohtiin ja tekevät mahdolliseksi sen, että yhteisöjen tuomioistuin kykenee antamaan hyödyllisen vastauksen, vaikka kansallinen tuomioistuin ei olekaan määritellyt tyhjentävästi oikeudellisia seikkoja ja tosiseikkoja. [11] Nyt esillä olevassa asiassa on mahdollista saada paljon tietoja yhteisöjen tuomioistuimen aikaisemmasta oikeuskäytännöstä ja Tarantikin, Ranskan hallituksen ja komission esittämistä huomautuksista sekä Tarantikin yhteisöjen tuomioistuimen esittämiin kirjallisiin kysymyksiin antamista vastauksista. Siltä osin kuin kansallisen tuomioistuimen kysymykset on mahdollista muotoilla uudelleen siten, että ne mahdollistavat sellaisten vastausten antamisen, joiden avulla tämä tuomioistuin kykenee ratkaisemaan sen tutkittavana olevan oikeusriidan, voi olla asianmukaista, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa kysymyksiin ennakkoratkaisupyynnön ilmeisistä puutteista huolimatta.

25. Tämä kannanotto ei tietenkään ratkaise sitä ongelmaa, että muut jäsenvaltiot tai muut asianomaiset osapuolet eivät ole kyenneet esittämään sellaisia huomautuksia, jotka perustuisivat sisällöltään tyhjentävään ennakkoratkaisupyyntöön. Tässä asiassa vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei tämä seikka muodostu ratkaisevaksi, sillä kuten jäljempänä käy ilmi, kansallisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin voidaan mielestäni vastata olemassa olevan oikeuskäytännön perusteella siltä osin, kuin ne ovat pääasian kannalta merkityksellisiä.

26. On syytä kiinnittää huomiota siihen, että eräs syy ennakkoratkaisupyynnön puutteellisuuteen — kuten myös yhteisöjen tuomioistuimeen viime aikoina toimitettuihin useisiin Ranskan ajoneuvoveroa koskeviin ennakkoratkaisupyyntöihin sisältyviin samanlaisiin ongelmiin [12] — voi olla se, että ainakin tietyt kysymykset näyttävät olevan laadittu hyvin yleisiä sanamuotoja käyttäen, asianomaiseen yksittäistapaukseen liittyviä tosiseikkoja ja ongelmia huomioon ottamatta. Edellä mainittujen syiden vuoksi tällainen käytäntö on selvästi epätyydyttävä. Lisäksi Ranskan hallituksen mukaan eräs järjestö, joka organisoi Ranskan ajoneuvoveroon kohdistuvaa vastustusta, on saattanut alulle monet ranskalaisissa tuomioistuimissa parhaillaan vireillä olevista kanteista, joista jotkin ovat johtaneet ennakkoratkaisupyyntöjen esittämiseen yhteisöjen tuomioistuimelle. Jos kansalliset tuomioistuimet reagoivat kyseisen järjestön toimintaan esittämällä yhteisöjen tuomioistuimelle sellaisia ennakkoratkaisupyyntöjä ja huomautuksia, joissa pyyntöön liittyvää asianomaista yksittäistapausta ei selitetä, nousee esiin kysymys siitä, käytetäänkö perustamissopimuksen 177 artiklan mukaista ennakkoratkaisujärjestelmää asianmukaisesti.

27. Tarantikin kirjallisten ja suullisten huomautusten sävy viittaa siihen, että yhteisöjen tuomioistuinta pyydetään antamaan yleinen ratkaisu Ranskan järjestelmän yhteensoveltuvuudesta yhteisön oikeuden kanssa. Mielestäni tällainen ratkaisu pitäisi antaa mieluummin perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisessa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättä-

11 — Ks. asia C-316/93, Vaneetveld, tuomio 3.3.1994 (Kok. 1994, s. I-763, 13 kohta) ja edellä alaviitteessä 8 mainittu asia Saddik, määräyksen 14 kohta.

12 — Ks. asia C-28/98, Cherreire; asia C-29/98, Hirtsmann; asia C-231/98, Lamboley; asia C-232/98 Bouctot ja asia C-325/98, Anssens.

mistä koskevassa menettelyssä. (Komission mukaan perustamissopimuksen 169 artiklan mukainen oikeudenkäyntiä edeltävä menettely on aloitettu kahden sellaisen eri autoryhmän osalta, joihin sovelletaan edelleen vuoden 1956 kiertokirjettä ja joista valtaosa on maahantuotuja, eli niiden ajoneuvojen osalta, jotka uuden teknologian vuoksi eivät kuulu vuoden 1977 kiertokirjeen soveltamisalaan — esimerkiksi kuusivaihteiset autot —, ja niiden ajoneuvojen osalta, joiden tosiasiallinen teho on yli 100 kilowattia ja jotka hyväksytään ajoneuvokohtaisesti. Näiden ajoneuvojen verotuksellisen tehon laskennassa käytetään edelleen tiettyä K-kertoimen ylärajaa, ja tältä osin yhteisöjen tuomioistuimen jäljempänä käsiteltävässä asiassa Feldain antamaa tuomiota ei ole noudatettu.) [13] Keskityn tämän vuoksi tässä ratkaisuehdotuksessa siihen, mitä olen kuvannut edellä kansallisen tuomioistuimen alakysymyksiksi, eli sen esittämiin yksityiskohtaisiin kysymyksiin.

Yhteisöjen tuomioistuimen aiempi oikeuskäytäntö

28. Yhteisöjen tuomioistuimella on jo ollut tilaisuus antaa useita ratkaisuja Ranskan ajoneuvoveron yhteensoveltuvuudesta perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa. Ensimmäisessä asiassa Humblot [14] yhteisöjen tuomioistuimelta tiedusteltiin, oliko perustamissopimuksen 95 artiklan perusteella sallittua periä sekä porrastettua ajoneuvoveroa autoista, joissa oli 16 hevosvoimaa tai vähemmän, että erityisveroa autoista, joissa oli enemmän kuin 16 hevosvoimaa, yhden ainoan ja selvästi korkeamman verokannan mukaisesti. Yhteisöjen tuomioistuin esitti aluksi seuraavan yleisen huomautuksen, joka koskee progressiivista ajoneuvoverojärjestelmää:

» — — yhteisön oikeuden tässä kehitysvaiheessa jäsenvaltiot saavat vapaasti soveltaa sellaisiin tuotteisiin kuin autoihin ajoneuvojen verotusjärjestelmää, jossa veron määrä nousee progressiivisesti eri tavoin määriteltävissä olevan objektiivisen perusteen, kuten verotuksen perusteena olevan tehon mukaan." [15]

29. Yhteisöjen tuomioistuin lisäsi kuitenkin, että tällainen kansallinen verotusjärjestelmä oli yhteensoveltuva 95 artiklan kanssa vain, jos sillä ei ollut syrjivää tai suojelevaa vaikutusta. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tätä vaatimusta ei kuitenkaan täytä Ranskassa voimassa olevan järjestelmän kaltainen järjestelmä, jossa erityisveron määrä on moninkertainen korkeintaan 16 hevosvoiman tehoisista ajoneuvoista perittävän progressiivisen veron enimmäismäärään nähden ja jossa erityisveroa peritään vain maahantuoduista ja erityisesti muista jäsenvaltioista tuoduista autoista.

30. Tätä tuomiota noudattaakseen Ranskan lainsäätäjä poisti erityisveron, jota perittiin yli 16 hevosvoiman tehoisista autoista, ja muodosti neljä uutta veroluokkaa, minkä jälkeen veroluokkia oli kaikkiaan yhdeksän: enintään 4 hv,

13 — Asia 433/85, Feldain v. Services fiscaux du département du Haut-Rhin, tuomio 17.9.1987 (Kok. 1987, s. 3521).

14 — Asia 112/84, Humblot v. Directeur des services fiscaux, tuomio 9.5.1985 (Kok. 1985, s. 1367).

15 — Tuomion 12 kohta.

5—7 hv, 8—9 hv, 10—11 hv, 12—16 hv, 17—18 hv, 19—20 hv, 21—22 hv ja 23 hv tai enemmän. Se vahvisti myös kutakin veroluokkaa vastaavan kertoimen (1; 1,9; 4,5; 5,3; 9,4; 14,1; 21,1; 31,7; 47,6).

31. Yhteisöjen tuomioistuinta pyydettiin asiassa Feldain [16] ottamaan kantaa siihen, oliko edellä kerrotulla tavalla muutettu järjestelmä yhteensoveltuva perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa. Eräs kysymyksistä oli se, oliko 95 artiklan mukaista ottaa käyttöön järjestelmä, jossa veroluokkien väliset kertoimet, jotka kohosivat progressiivisesti ja lineaarisesti 16 hevosvoimaan asti, muuttuivat "eksponentiaaliksi" 12—16 hevosvoiman veroluokan jälkeen, joka oli viimeinen, johon kuului Ranskassa valmistettuja ajoneuvoja. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että progression osalta ei ilmennyt mitään sellaisia merkittäviä eroavuuksia, joiden perusteella voitaisiin havaita syrjivää tai suojelevaa vaikutusta. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi kuitenkin, että verojärjestelmä oli kahdella tavalla syrjivä.

32. Ensinnäkin veroluokat oli järjestetty siten, että Ranskassa valmistetut korkeatasoiset autot kuuluivat 12—16 hevosvoiman veroluokkaan ja yli 16 hevosvoiman veroluokkiin kuului yksinomaan muista jäsenvaltioista peräisin olevia ajoneuvoja. Koska 12—16 hevosvoiman luokka oli laaja (ainoa, johon kuului viisi eri tehotasoa, kun kaikkiin muihin kuului kaksi tai kolme tehotasoa), Ranskassa valmistettuja korkeatasoisia autoja suojeltiin normaalilta veroprogressiolta.

33. Toiseksi itse verotuksellisen tehon määrittelyssä käytetty menetelmä, sellaisena kuin se oli vahvistettu vuoden 1977 kiertokirjeessä, ei ollut objektiivinen vaan suosi Ranskassa valmistettuja autoja. Tämä menetelmä on ilmaistu kaavana $P = m\ (0{,}0458 \times C/K)^{1{,}48}$. Kuten edellä todettiin, P tarkoittaa tässä kaavassa verotuksellista tehoa, m on 1 bensiinin osalta ja 0,7 dieselöljyn osalta, ja C on moottorin sylinteritilavuus kuutiosenttimetreinä. Sylinteritilavuus jaettiin kertoimella, jota kutsuttiin K-kertoimeksi ja joka oli niiden nopeuksien keskiarvo, jotka ajoneuvolla voidaan teoreettisesti saavuttaa ajettaessa kullakin vaihteella eteenpäin moottorin kierrosluvun ollessa tuhat kierrosta minuutissa. Yhteisöjen tuomioistuimessa esillä olleessa vuoden 1977 kiertokirjeen versiossa K-kertoimelle oli kuitenkin asetettu ylärajaksi 21 sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden todellinen teho oli yli 100 kilowattia.

34. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että kun K-kerroin rajoitettiin edellä mainitulla tavalla, kyseiset säännöt johtivat siihen, että autojen, joissa on käsivalintainen vaihteisto ja joiden sylinteritilavuus on yli 3 109,7 cm^3, verotuksellinen teho määrättiin yli 16 hevosvoimaksi ottamatta huomioon mitään muita niiden polttoaineenkulutukseen liittyviä ominaisuuksia. Näin ollen K-kertoimen ollessa rajoitettu pelkkä sylinteritilavuus määräsi verotuksellisen tehon. Koska sylinteritilavuus korotettiin potenssiin 1,48, sen kasvu saattoi kyseiset autot aina kaikkein korkeimpiin veroluokkiin.

16 — Mainittu edellä alaviitteessä 13.

35. Yhteisöjen tuomioistuin totesi myös, että minkään Ranskassa valmistetun auton sylinteritilavuus ei ylittänyt 3 109,7 cm^3:ä. Siten K-kertoimen rajoittaminen 21:een johti siihen, että korkeimpiin veroluokkiin kuului ainoastaan maahantuotuja ajoneuvoja, kun taas ilman tällaista rajoitusta kyseisille autoille olisi määrätty alemmat verotukselliset tehot. Tätä rajoittamista ei voitu perustella polttoaineenkulutukseen liittyvillä seikoilla. Tältä osin ei löytynyt merkittäviä eroja verrattaessa autoja, joita K-kertoimen rajoittaminen koski, ja vastaavia autoja, joita se ei koskenut. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi tämän vuoksi, että kyseinen menetelmä verotuksellisen tehon määrittelemiseksi ei ollut luonteeltaan objektiivinen ja että sillä suosittiin Ranskassa valmistettuja autoja.

36. Yhteisöjen tuomioistuin tuli kolmannessa asiassa Seguela [17] samaan lopputulokseen kuin asiassa Feldain.

37. Ranskan lainsäätäjä antoi uutta lainsäädäntöä noudattaakseen asiassa Feldain annettua tuomiota ja jakoi vanhan 12—16 hevosvoiman veroluokan kahtia ottaen siten käyttöön yhteensä 10 luokkaa 9 luokan sijasta. Tämän vuoksi nykyisin on olemassa 12—14 hevosvoiman ja 15—16 hevosvoiman veroluokat. Lisäksi 12.1.1988 päivätyssä kiertokirjeessä nro 88-04 vuoden 1977 kiertokirjeeseen sisältynyttä tehon määrittelyssä käytettyä menetelmää muutettiin poistamalla K-kertoimen yläraja.

17 — Yhdistetyt asiat 76/87, 86/87—89/87 ja 149/87, Seguela v. Administration des impôts, tuomio 28.4.1988 (Kok. 1988, s. 2397).

38. Asiassa Deville [18] yhteisöjen tuomioistuin otti kantaa sellaisten kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen määräaikojen laillisuuteen, joita sovellettiin vaatimuksiin ajoneuvoveron sen osan palauttamisesta, jonka yhteisöjen tuomioistuin oli asioissa Humblot ja Feldain antamissaan tuomioissa katsonut yhteisön oikeuden vastaiseksi. Kiertokirje nro 91-71 annettiin 20.9.1991 ja siinä lueteltiin ajoneuvot, joiden omistajat saattoivat saada verotuksellisen tehon oikaistuksi kyseisissä asioissa annettujen tuomioiden mukaisesti. Siinä annettiin niiden ajoneuvojen omistajille, joiden verotuksellinen teho oli laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen niiden määräysten mukaisesti, joiden yhteisöjen tuomioistuin oli katsonut olevan yhteisön oikeuden vastaisia, oikeus saada ajoneuvojensa verotuksellinen teho oikaistuksi. Vuoden 1991 kiertokirje koskee ainoastaan vuoden 1977 kiertokirjeen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja, joille on myönnetty tyyppihyväksyntä 1.1.1978 tai sen jälkeen. [19] Siinä määrätään nimenomaisesti, ettei sitä sovelleta ajoneuvoihin, joiden verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1956 kiertokirjeen mukaisesti. [20]

39. Yhteisöjen tuomioistuin joutui tämän jälkeen taas tekemisiin Ranskan porrastetun ajoneuvoveron kanssa asiassa Casarin. [21] Siltä tiedusteltiin pääasiallisesti, oliko perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista se, että progressiokerroin [22] oli 18 hevosvoiman yläpuolella olevien kolmen veroluokan osalta, joihin kuului ainoastaan muista jäsenvaltioista maahantuotuja ajoneuvoja, suurempi kuin kolmen

18 — Asia 240/87, Deville, tuomio 29.6.1988 (Kok. 1988, s. 3513).

19 — Vuoden 1991 kiertokirjeen liite II.

20 — Vuoden 1991 kiertokirjeen liite I.

21 — Mainittu alaviitteessä 1.

22 — Ks. edellä 2 kohta.

12—14 hevosvoimasta 17—18 hevosvoimaan ulottuvan veroluokan osalta, joihin kuului sekä maahantuotuja että kotimaisia autoja.

40. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että se, onko progressiokertoimen kasvu yli 18 hevosvoiman veroluokissa vaikutukseltaan syrjivää tai suojelevaa, riippui siitä, saattoiko tämä kasvu ohjata kuluttajat valitsemaan kotimaassa valmistetun ajoneuvon sellaisten ajoneuvojen sijasta, joiden verotuksellinen teho on yli 18 hevosvoimaa ja jotka ovat kaikki ulkomailla valmistettuja. Jos kertoimen kasvu verotukselliselta teholtaan yli 18 hevosvoiman ajoneuvojen osalta saa jotkut kuluttajat tosiasiallisesti luopumaan tällaisten ajoneuvojen ostosta, nämä kuluttajat valitsevat jonkin lähinnä alempaan 17—18 hevosvoiman veroluokkaan tai jopa 15—16 hevosvoiman veroluokkaan kuuluvan mallin. Kuitenkin 15—16 hevosvoiman ja 17—18 hevosvoiman veroluokkiin kuului sekä maahantuotuja että kotimaassa valmistettuja ajoneuvoja. Lähes kaikki 17—18 hevosvoiman veroluokkaan kuuluvat ajoneuvot olivat ulkomailla valmistettuja, ja kotimaisilla valmistajilla oli vain noin viiden prosentin markkinaosuus kyseiseen veroluokkaan kuuluvien autojen myynnistä. Sen sijaan 15—16 hevosvoiman veroluokkaan kuuluvista ajoneuvoista suurin osa oli valmistettu kotimaassa; kuluttajien saatavilla oli kyseisessä veroluokassa kuitenkin laaja valikoima maahantuotuja ajoneuvoja, ja 15—16 hevosvoiman ja 17—18 hevosvoiman veroluokkien välinen progressiokerroin oli pyöristettynä täsmälleen sama, joten korkeatasoista ajoneuvoa etsivät kuluttajat eivät siten ohjautuneet ostamaan 15—16 hevosvoiman veroluokkaan kuuluvaa ajoneuvoa. Tällä yhteisöjen tuomioistuin tarkoitti, että 12—14 hevosvoiman ja 15—16 hevosvoiman veroluokkien välinen progressiokerroin (1,22) oli lähes sama kuin 15—16 hevosvoiman ja 17—18 hevosvoiman veroluokkien välinen progressiokerroin (1,23).

41. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi tämän vuoksi, että kyseinen järjestelmä ei ollut perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen, edellyttäen että kertoimien kasvun vaikutuksesta kotimaassa valmistettujen ajoneuvojen myyntiä ei suosita muista jäsenvaltioista tuotujen ajoneuvojen myyntiin nähden.

42. Yhteisöjen tuomioistuin ei tutkinut tässä asiassa autojen verotuksellisen tehon laskentatapaa.

Ensimmäinen kysymys: progressiokertoimet

43. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko maahantuotuja verotukselliselta teholtaan yli

18 hevosvoiman ajoneuvoja koskevan veroluokan ja samanlaisia verotukselliselta teholtaan 15—16 hevosvoiman ajoneuvoja koskevan veroluokan välinen progressiokerroin yhteensoveltuva perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa. Kysymys koskee siten kertoimien välistä suhdetta eli sitä tapaa, jolla progressio yhdestä kertoimesta seuraavaan tapahtuu. Tämä suhde ilmaistaan lukuna, jonka kertominen tietyn veroluokan kertoimella antaa tulokseksi seuraavan veroluokan kertoimen.

44. Kertoimet ovat 12 hevosvoiman veroluokasta ylöspäin seuraavat:

Veroluokat	Kerroin
12—14 hv	9,4
15—16 hv	11,5
17—18 hv	14,1
19—20 hv	21,1
21—22 hv	31,7
23 hv ja enemmän	47,6

45. Näitä kertoimia vastaavat progressiokertoimet ovat 12 hevosvoiman veroluokasta ylöspäin seuraavat:

Veroluokat	Progressiokerroin
12—14 hv:sta 15—16 hv:aan	1,22
15—16 hv:sta 17—18 hv:aan	1,23
17—18 hv:sta 19—20 hv:aan	1,50
19—20 hv:sta 21—22 hv:aan	1,50
21—22 hv:sta 23 hv:aan ja sen yli	1,50

46. Tarantik huomauttaa, että koska yhteisöjen tuomioistuin katsoi asiassa Casarin sellaisten ajoneuvojen verotustason, joiden verotuksellinen teho on 23 hevosvoimaa tai enemmän, voivan todella houkutella kuluttajia ostamaan kotimaisia ajoneuvoja 17—18 hevosvoiman tai 15—16 hevosvoiman veroluokista, edellyttäen että heidän asettamansa suorituskykyä, kokoa ja mukavuutta koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät,[23] tässä asiassa oli välttämätöntä esittää yhteisöjen tuomioistuimelle kysymys, oliko ajoneuvojen, joiden verotuksellinen teho on 19 hevosvoimaa tai enemmän (ja jotka ovat kaikki maahantuotuja), ja ajoneuvojen, joiden verotuksellinen teho on 15—16 hevosvoimaa (ja joista suurin osa on valmistettu kotimaassa), välinen progressiokerroin syrjivä. Tarantik katsoo, että verotukselliselta teholtaan yli 23 hevosvoiman ajoneuvojen tekniset ominaisuudet saattavat tosiasiassa olla samat kuin verotukselliselta teholtaan 15—16 hevosvoiman ajoneuvojen, sillä etenkin niiden todellista tehoa, hintaa ja suorituskykyä voidaan vertailla laajasti. Kerroin, jota sovelletaan (hänen autonsa kaltaiseen) verotukselliselta teholtaan 23 tai 24 hevosvoiman tuontiautoon, on kuitenkin 47,6, kun taas samanlaiseen verotukselliselta teholtaan kotimaiseen 15—16 hevosvoiman ajoneuvoon sovelletaan kerrointa 11,5; ensiksi mainitusta ajoneuvosta maksettava vero on siten 4,13 kertaa korkeampi kuin jälkimmäisestä maksettava.

47. Ranskan hallitus ja komissio katsovat molemmat, että kansallisen tuomioistui-

23 — Ks. tuomion 15 kohta.

men ensimmäiseen kysymykseen voidaan vastata viittaamalla yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Casarin antamaan tuomioon,[24] jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi seuraavaa:[25]

"On täsmennettävä, ettei verotusjärjestelmän voida katsoa olevan vaikutuksiltaan syrjivä vain siitä syystä, että maahantuodut tuotteet, etenkin kun kysymys on muista jäsenvaltioista tapahtuvasta maahantuonnista, kuuluvat kaikkein ankarimmin verotettavaan luokkaan (asia 140/79, Chemial Farmaceutici, tuomio 14.1.1981, Kok. 1981, s. 1, 18 kohta ja asia C-132/88, komissio v. Kreikka, tuomio 5.4.1990, Kok. 1990, s. I-1567, 18 kohta).

Sen ratkaisemiseksi, onko porrastetun verotuksen progressiokertoimen kasvu yli 18 hv:n veroluokissa vaikutukseltaan syrjivää tai suojaavaa, on selvitettävä, vaikuttaako tämä nousu siten, että kuluttaja ohjautuu valitsemaan kotimaassa valmistetun ajoneuvon sellaisten ajoneuvojen sijasta, jotka ovat verotukselliselta teholtaan yli 18 hv:n suuruisia ja jotka ovat kaikki ulkomailla valmistettuja.

Jos oletetaan, että verotukselliselta teholtaan 18 hv:n ylittävien ajoneuvojen luokassa käytetyn progressiokertoimen kasvu saa kuluttajat tosiasiallisesti valitsemaan kotimaisia ajoneuvoja, tehtäisiin valinnat välittömästi edeltävään 17—18 hv:n veroluokkaan kuuluvista malleista tai sitten, kuten julkisasiamies on ratkaisuehdotuksensa 27 kohdassa todennut, 15—16 hv:n veroluokkaan kuuluvista malleista.

On syytä mainita, että 15—16 ja 17—18 hv:n veroluokissa on sekä maahantuotuja että kotimaisia ajoneuvoja. Kun on kysymys 17—18 hv:n luokkaan kuuluvista ajoneuvoista, asiakirjoista käy ilmi, että ne ovat hyvin usein ulkomailla valmistettuja ja että kansallisten valmistajien markkinaosuus on vain noin 5 prosenttia tähän veroluokkaan kuuluvien autojen myynnistä. 15—16 hv:n veroluokan osalta on puolestaan korostettava sitä, että vaikka suurin osa myydyistä ajoneuvoista onkin kotimaisia, kuluttajilla on tässä veroluokassa kuitenkin mahdollisuus valita laajasta valikoimasta maahantuotuja ajoneuvoja, ja kuten tämän tuomion 6 kohdasta käy ilmi, kun 15—16 hv:n ja 17—18 hv:n veroluokkien välinen progressiokerroin on pyöristettynä saman suuruinen, korkealuokkaista ajoneuvoa etsivät kuluttajat eivät tästä syystä ohjaudu valitsemaan 15—16 hv:n veroluokkaan kuuluvaa ajoneuvoa.

Näin ollen ei vaikuta siltä, että käsiteltävänä olevan kaltaisen verojärjestelmän mukaisen progressiokertoimen kasvulla

24 — Mainittu alaviitteessä 1.
25 — Tuomion 21—25 kohta.

olisi kotimaisia ajoneuvoja suosiva vaikutus."

48. Olen samaa mieltä Ranskan hallituksen ja komission kanssa siitä, että kansallisen tuomioistuimen esittämään ensimmäiseen alakysymykseen voidaan todellakin vastata soveltamalla yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Casarin antamassaan tuomiossa vahvistamia periaatteita.[26] Kansallisen tuomioistuimen on määriteltävä, mitkä ajoneuvot joutuvat kilpailutilanteeseen Tarantikin Jaguarin kaltaisten autojen kanssa, ja analysoitava yhtäältä kilpailevien maahantuotujen ja kotimaisten ajoneuvojen ja toisaalta kilpailevat ajoneuvot sisältävien veroluokkien keskinäistä jakautumista. Kansallisen tuomioistuimen pitäisi kyetä näiden toteamusten perusteella ratkaisemaan, suosiiko progressiokertoimien kasvu kotimaassa valmistettujen autojen myyntiä. Jos näin on, sen on katsottava, että tämä riidanalaisen veron ominaisuus on perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen.

Toinen kysymys: verotuksellisen tehon määrittelyssä käytettävä menetelmä

49. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään, merkitsevätkö vuosien 1956, 1977, 1987, 1988 ja 1991 kiertokirjeet sitä, että verotuksella syrjitään niitä, joiden omistamille ajoneuvoille ei ole myönnetty Ranskassa tyyppihyväksyntää. Kuten edellä todettiin, tämä kysymys näyttää perustuvan virheelliseen oletukseen, jonka mukaan Tarantikin Jaguarille ei olisi myönnetty tyyppihyväksyntää Ranskassa. Tähän kysymykseen, sellaisena kuin se on esitetty, annettavalla vastauksella ei voida siten ratkaista kansallisen tuomioistuimen käsiteltävänä olevaa oikeusriitaa. On kuitenkin mahdollista muotoilla tämä kysymys uudelleen niiden tietojen valossa, joita yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyistä huomautuksista ja yhteisöjen tuomioistuimen Tarantikille esittämiin kirjallisiin kysymyksiin annetuista vastauksista on voitu saada. Tältä pohjalta oletan, että kansallisen tuomioistuimen tarkoituksena oli kysyä, vaikuttavatko kansalliset verotuksellisen tehon määrittelemistä koskevat oikeussäännöt siten, että verotus syrjii (i) joko erityisesti niitä, joiden omistamat ajoneuvot, joiden verotuksellinen teho on määritelty vuoden 1956 kiertokirjeen mukaisesti, on tyyppihyväksytty Ranskassa ennen 1.1.1978 tai (ii) yleisemmin niitä, joiden omistamien ajoneuvojen verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1956 kiertokirjeen mukaisesti. Vastauksen antaminen jompaankumpaan näistä kysymyksistä tekisi mahdolliseksi sen, että kansallinen tuomioistuin kykenisi ratkaisemaan käsiteltävänään olevan oikeusriidan eli kysymyksen siitä, onko menetelmä, jolla Tarantikin auton verotuksellinen teho on määritelty, syrjivä.

50. Analysoituaan ensin erittäin yksityiskohtaisesti ajoneuvojen verotuksellisen

26 — Ks. myös asiassa Casarin esittämäni ratkaisuehdotuksen 23—27 kohta (erityisesti 26 ja 27 kohta).

tehon määrittelemiseen liittyvää järjestelmää Tarantik korostaa järjestelmän tiettyjä ominaisuuksia, jotka ovat hänen mukaansa syrjiviä.

51. Hän kiinnittää ensinnäkin huomiota K-kertoimen ylärajan säilyttämiseen tiettyjen sellaisten autojen osalta, joiden verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen perusteella. Sen kysymyksen avulla, onko vuoden 1977 kiertokirje, sellaisena kuin sitä on sovellettu tiettyihin autoihin, joiden osalta K-kertoimen yläraja ei ole poistettu, syrjivä, ei voida kuitenkaan ratkaista kansallisen tuomioistuimen tutkittavana olevan pääasian oikeusriitaa, jossa on kyse Tarantikin Jaguarin verotuksellisen tehon määrittelemisestä, koska tätä tehoa ei ole määritelty eikä asiassa ole edes väitetty, että se pitäisi määritellä, vuoden 1977 kiertokirjeeseen sisältyvän kaavan mukaisesti, jossa K-kertoimella on yläraja. Tarantikin tämän väitteen ei siten voida katsoa olevan asian kannalta merkityksellinen. Kuten edellä todettiin, komission tarkoituksena on aloittaa perustamissopimuksen 169 artiklan mukainen menettely, joka koskee sitä, että K-kertoimen yläraja on tietyissä tapauksissa säilytetty.

52. Tarantik tarkastelee seuraavaksi väitettyä syrjintää, joka johtuu siitä, että voimassa on samanaikaisesti useita verotuksellisen tehon määrittelemiseen käytettäviä menetelmiä, joista kaikkein epäedullisinta sovelletaan maahantuotuihin autoihin. Hän katsoo, että perusteet, joilla kaksi pääasiallista menetelmää erotetaan toisistaan, eivät ole objektiivisia ja että ne lisäävät vain maahantuoduista autoista maksettavaa veroa.

53. Tarantik väittää, että Ranskassa valmistettujen kotimaassa myytäväksi tarkoitettujen ajoneuvojen verotuksellinen teho on määritelty aina soveltamalla liikenteeseen hyväksymisen ajankohtana voimassa ollutta viimeisintä kiertokirjettä, kun maahantuotujen autojen teho on taas määritelty useiden sellaisten kiertokirjeiden perusteella, joihin sisältyy erilaisia laskukaavoja. Lopputuloksena on se, että tietyille maahantuoduille autoille määrätään verotuksellinen teho, joka eroaa vastaaville kotimaisille autoille määrätystä, ilman että eron tekemiseen olisi objektiivista syytä.

54. Lisäksi useiden maahantuotujen autojen verotuksellinen teho määritellään vuoden 1956 kiertokirjeen epäedullisempaa laskukaavaa soveltaen, ilman että eron tekemiseen olisi objektiivisia perusteita. Kun maahantuodusta autosta, joka on todellisen tehonsa, hintansa ja ominaisuuksiensa puolesta samanlainen kuin kotimainen auto, on maksettava korkeampaa veroa yksinomaan sen vuoksi, ettei laskukaavaa, jota jäsenvaltio on päättänyt soveltaa kaikkiin samanlaisiin ajoneuvoihin, nyt sovelleta, ja kun viimeksi mainitun laskukaavan virallista tavoitetta ei saavuteta, maahantuodun verotukselliselta teholtaan yli 16 hevosvoiman auton omistajalle verona maksettavaksi tuleva lisä-

kustannus on selvästi kohtuuton, ja se pitäisi kieltää.

55. Maksettavan veron määräytymisperusteet eivät ole myöskään objektiivisia, sillä se, että viranomaiset valitsevat erilaisia laskukaavoja sovellettavaksi vain tiettyihin maahantuotuihin ajoneuvoihin, on selvästi omiaan rajoittamaan tuontia, eivätkä tämän vaikutukset ole täysin neutraaleja. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että 95 artiklaa rikotaan, jos maahantuodulle tuotteelle määrätty maksu ja samanlaiselle kotimaiselle tuotteelle määrätty maksu lasketaan eri tavalla ja erilaisten sääntöjen perusteella niin, että maahantuodulle tuotteelle, vaikkakin vain tietyissä tapauksissa, määrätään korkeampi maksu. [27]

56. Ranskan hallitus väittää, että kantajan ajoneuvon verotuksellisen tehon määrittelemisessä käytetty eli vuoden 1956 kiertokirjeessä vahvistettu menetelmä, on yhteensoveltuva 95 artiklan kanssa. Se toteaa yhteisöjen tuomioistuimen katsoneen, että jäsenvaltioilla on oikeus soveltaa objektiivisille kriteereille perustuvaa progressiivista verotusta ja että verotusjärjestelmän ei voida katsoa olevan syrjivä vain siitä syystä, että sitä sovelletaan vain maahantuotuihin ajoneuvoihin silloin kun kotimaista tuotantoa ei ole, [28] tai vain siitä syystä, että kaikkein ankarimmin verotettavaan luokkaan kuuluu vain maahantuotuja tuotteita, etenkin kun kysymys on muista jäsenvaltioista tapahtuvasta maahantuonnista, [29] ja että jäsenvaltiot voivat vapaasti järjestää sellaisten tuotteiden kuten autojen liikenneverotuksen siten, että veron progressiivinen kasvu perustuu objektiivisiin kriteereihin, *kuten sylinteritilavuuteen*, kunhan verotusjärjestelmällä ei ole millään tavoin syrjivää tai suojaavaa vaikutusta. [30]

57. Ranskan hallitus katsoo siis, että vuoden 1956 kiertokirjeessä vahvistettu verotuksellisen tehon määrittämismenetelmä, joka perustuu sylinteritilavuutta koskevaan objektiiviseen kriteeriin ja jota sovelletaan samalla tavalla sekä kotimaisiin että ulkomaisiin autoihin, on yhteensoveltuva 95 artiklan kanssa, ja huomauttaa, ettei kantaja ole esittänyt näyttöä vuoden 1956 kiertokirjeen ulkomaisia autoja syrjivästä vaikutuksesta eikä osoittanut, että vuoden 1956 kiertokirjeen soveltaminen johtaisi siihen, että kuluttajat ostavat ranskalaisia ajoneuvoja, joiden sylinteritilavuus on vastaavansuuruinen.

58. Komissio viittaa asiassa Tabouillot [31] esittämääni ratkaisuehdotukseen, jossa

27 — Asia 45/75, Rewe v. Hauptzollamt Landau, tuomio 17.2.1976 (Kok. 1976, s. 181, 15 kohta).

28 — Asia C-132/88, komissio v. Kreikka, tuomio 5.4.1990 (Kok. 1990, s. I-1567).

29 — Edellä alaviitteessä 1 mainittu asia Casarin, tuomion 21 kohta.

30 — Edellä alaviitteessä 1 mainittu asia Casarin, tuomion 17 kohta; kursivointi Ranskan hallituksen.

31 — Mainittu alaviitteessä 1.

kiinnitettiin huomiota ajoneuvoverojärjestelmän soveltamiseen liittyvään selvään avoimuuden puutteeseen ja korostettiin, että verotusjärjestelmä, jonka avoimuus on siinä määrin puutteellinen, että kansalliset tuomioistuimet eivät kykene päättämään, onko järjestelmä syrjivä vai ei, tekee mahdottomaksi sen, että veronmaksaja voisi vedota 95 artiklaan, ja se on jo yksin tämän vuoksi 95 artiklan vastainen.[32] Komissio katsoo, että vastaus kansallisen tuomioistuimen esittämään kysymykseen voi olla löydettävissä kyseisestä ratkaisuehdotuksesta siten, että Ranskan järjestelmän yhteensoveltuvuus 95 artiklan kanssa ei ole taattu järjestelmän jatkuva ja vakava avoimuuden puute huomioon ottaen.

59. Tarkemmin sanottuna komissio väittää, ettei se voi olla varma siitä, että ne tapaukset, joissa vuoden 1956 kiertokirjeen epäedullista laskukaavaa sovelletaan ajoneuvoihin, joiden osalta ajoneuvokohtainen hyväksyntä on myönnetty 1.1.1978 jälkeen, ovat neutraalit ja objektiiviset 95 artiklassa edellytetyllä tavalla. Tämä näet riippuu siitä, katsovatko viranomaiset ajoneuvon olevan jonkin tyyppihyväksytyn mallin mukainen tai vastaavan sellaista. Ranskan hallitus ei ole esittänyt sovellettavien arviointiperusteiden yksityiskohtia.

60. Komissio toteaa myös, että Ranskan viranomaiset vaikuttavat olevan erittäin vaativia, kun kyse on ajoneuvokohtaisesti hyväksyttävien ajoneuvojen teknisistä yksityiskohdista vaadittavasta näytöstä, jota tarvitaan, jotta vuoden 1977 kiertokirjeen laskukaavaa voitaisiin soveltaa. Komissio nostaa esiin kysymyksen siitä, ovatko kyseiset vaatimukset todella asianmukaisia tavoitellun päämäärän kannalta ja ennen kaikkea oikeassa suhteessa siihen.

61. Komissio on esittänyt muitakin vuoden 1977 kiertokirjeen yhteensoveltuvuutta yhteisön oikeuden kanssa koskevia väitteitä ja erityisesti väitteen, joka liittyy K-kertoimen ylärajan säilyttämiseen tiettyjen ajoneuvoryhmien osalta. Kyseiset huomautukset perustuvat ilmeisesti väärinkäsitykseen, joka on ennakkoratkaisupyynnön valossa täysin ymmärrettävä ja jonka mukaan Tarantikin Jaguarin verotuksellinen teho olisi laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen kaavan mukaisesti, jossa K-kertoimelle oli asetettu yläraja. Nämä huomautukset eivät siten ole nyt esillä olevan asian kannalta merkityksellisiä. Kuten edellä todettiin, komission tarkoituksena on nostaa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskeva kanne, joka koskee tätä vuoden 1977 kiertokirjeen tämänhetkiseen soveltamiseen liittyvää yksityiskohtaa. Tämän yksityiskohdan laillisuutta on paljon asianmukaisempaa arvioida kyseisessä menettelyssä kuin sellaisen ennakkoratkaisupyynnön yhteydessä, jonka esittäneen kansallisen tuomioistui-

32 — Ks. 34 ja 35 kohta.

men tutkittavana olevassa asiassa kysymys ei nouse esille.

62. Se, että osa komission väitteistä perustuu pääasian oikeudenkäynnin taustalla olevien tosiseikkojen virheelliseen ymmärtämiseen, kuvaa täydellisesti tässä asiassa esitettyyn ennakkoratkaisupyyntöön liittyviä vaikeuksia. Kirjallisen menettelyn päättyessä kaksi perustavaa laatua olevaa kysymystä oli edelleen epäselviä eli kysymykset, oliko Tarantikin auton verotuksellinen teho määritelty vuoden 1956 vai 1977 kiertokirjeen mukaisesti ja oliko kyseiselle autolle myönnetty ajoneuvokohtainen hyväksyntä vai tyyppihyväksyntä. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee molempien kysymysten osalta, että kansallinen tuomioistuin on esittänyt ennakkoratkaisukysymyksensä virheelliseltä pohjalta. Näkemysten vaihto varsinaisesta asiasta on siksi jäänyt puutteelliseksi. Näin ollen en katso aiheelliseksi tarkastella yksityiskohtaisesti näiden kahden järjestelmän keskinäistä suhdetta. Sen sijaan esitän vain kansallisen lainsäädännön vaikeaselkoisuudesta seuraavat huomautukset, jotka suurelta osin vastaavat asiassa Tabouillot esittämässäni ratkaisuehdotuksessa tehtyjä johtopäätöksiä.

63. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee selvästi, että progressiivinen verotus on sallittua, edellyttäen että sen vaikutukset kotimaisiin tuotteisiin ja maahantuontiin ovat neutraalit. Neutraalisuuden vaatimusta sovelletaan moottoriajoneuvojen yhteydessä myös verotuksellisen tehon määrittelemisessä käytettävään menetelmään. Jos käytössä on kaksi eri menetelmää, joiden mukaiset verot ovat erisuuruiset, järjestelmän on oltava kuitenkin neutraali. Menetelmän valintaa koskevien sääntöjen on perustuttava objektiivisiin seikkoihin, joilla ei syrjitä samanlaisia tuontituotteita eikä suojata kotimaisia tuotteita.

64. Ei ole lainkaan varmaa, että Ranskan järjestelmä on sopusoinnussa näiden vaatimusten kanssa. Sen soveltamiseen näyttää lisäksi liittyvän vakava avoimuuden puute. Kahden kiertokirjeen soveltamisalaa on vaikea ymmärtää, kahden järjestelmän välinen suhde on mutkikas ja vaikeaselkoinen, ja vaikuttaa lisäksi siltä, ettei objektiivisia kriteerejä ole olemassa käytettäessä selvästi olemassa olevaa harkintavaltaa sen suhteen, kumman kiertokirjeen soveltamisalaan autot tietyissä tapauksissa kuuluvat. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että kun verotusjärjestelmä ei ole riittävän avoin, asiassa vastaajana olevan hallituksen asiana on osoittaa, ettei kyseisellä järjestelmällä ole missään olosuhteissa syrjivää vaikutusta.[33] Vaikka tämä kanta on esitetty perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisesti nostetun jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan kanteen yhteydessä, sen soveltamisala on selvästi yleinen. Perustamissopimuksen 95 artiklalla on välitön oikeusvaikutus, ja siihen on voitava vedota kansallisissa tuomioistuimissa. Verotusjärjestelmä, jonka avoimuus on siinä määrin puutteellinen, että kansalliset tuomioistui-

33 — Asia C-152/89, komissio v. Luxemburg, tuomio 26.6.1991 (Kok. 1991, s. I-3141, 25 kohta) ja asia C-153/89, komissio v. Belgia, tuomio 26.6.1991 (Kok. 1991, s. I-3171, 16 kohta).

met eivät kykene päättämään, onko järjestelmä syrjivä vai ei, tekee mahdottomaksi sen, että veronmaksaja voisi vedota 95 artiklaan. Tällainen järjestelmä on jo yksin tämän vuoksi 95 artiklan vastainen. Verosyrjinnän kiellon tehokkuus voisi vähentyä huomattavasti, jos jäsenvaltioiden sallittaisiin ottaa käyttöön tai pitää voimassa verotusjärjestelmä, joka ei ole avoin, erityisesti silloin kun vero on porrastettu ja progressiivinen ja kun sitä sovelletaan tuotteeseen, joka on verotuksen suhteen erittäin herkkä ja jonka kansainvälinen kauppa on runsasta. Autojen osalta asia on juuri näin.

Kolmas kysymys: onko vero maksettava?

65. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään, että mikäli vero on 95 artiklan vastainen, voiko yli 100 kilowatin tehoisen ajoneuvon omistaja jättää veron maksamatta.

66. Viittaus ajoneuvoihin, joiden teho on yli 100 kilowattia, näyttää jälleen kerran merkityksettömältä kansallisen tuomioistuimen tutkittavana olevan asian kannalta: 100 kilowatin kynnyksellä on merkitystä vain tiettyjen sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden todellinen teho on sitä suurempi, joiden verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen mukaisesti ja jotka eivät kuulu vuoden 1991 kiertokirjeen soveltamisalaan. Koska Tarantikin ajoneuvon verotuksellista tehoa ei ole laskettu vuoden 1977 kiertokirjeen mukaisesti, vastauksen antaminen kysymykseen, sellaisena kuin se on esitetty, ei auta kansallista tuomioistuinta ratkaisemaan sen käsiteltävänä olevaa oikeusriitaa.

67. Tahdon kuitenkin huomauttaa lyhyesti, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella on selvää, etteivät viranomaiset voi laillisesti vaatia 95 artiklan vastaiseksi todettujen verojen maksamista ja että jos verot on maksettu, ne on voitava saada takaisin. Korvausvaatimukset kuuluvat kansallisten oikeussääntöjen soveltamisalaan, mutta kyseiset oikeussäännöt eivät saa olla epäedullisempia kuin edellytykset, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, eikä niillä saa tehdä sellaisten oikeuksien käyttämistä, joita kansallisilla tuomioistuimilla on velvollisuus suojella, käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi. [34]

34 — Ks. esim. alaviitteessä 18 mainittu asia Deville, tuomion 12 kohta.

Ratkaisuehdotus

68. Edellä mainittujen seikkojen perusteella on kyseenalaista, nousevatko kaikki ennakkoratkaisukysymykset, sellaisina kuin Tribunal de grande instance de Meaux on ne esittänyt, todellakin esille. Tarvittavin osin uudelleen muotoiltuihin kysymyksiin on kuitenkin mahdollista vastata seuraavasti:

1) Kansallisen tuomioistuimen asiana on yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-113/94, Casarin, 30.11.1995 antaman tuomion (Kok. 1995, s. I-4203) valossa päättää, onko maahantuotuja verotukselliselta teholtaan yli 18 hevosvoiman ajoneuvoja koskevan veroluokan ja samanlaisia 15—16 hevosvoiman ajoneuvoja koskevan veroluokan välinen progressiokerroin syrjivä ja siten perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen.

2) Perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista ei ole se, että jäsenvaltio soveltaa kaksia eri sääntöjä ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittelyssä, edellyttäen, että valinta näiden kaksien eri sääntöjen välillä perustuu objektiivisiin seikkoihin, joilla ei syrjitä samanlaisia maahantuotuja tuotteita eikä suojata kotimaisia tuotteita. Jos jäsenvaltion ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittelemiseen käyttämä järjestelmä ei ole riittävän avoin, jäsenvaltion asiana on osoittaa, ettei kyseisellä järjestelmällä ole missään olosuhteissa syrjivää vaikutusta.

3) Viranomaiset eivät voi laillisesti vaatia perustamissopimuksen 95 artiklan vastaisiksi katsottujen verojen maksamista, ja jos verot on maksettu, ne on voitava saada takaisin. Korvausvaatimukset kuuluvat kansallisten oikeussääntöjen soveltamisalaan, mutta kyseiset oikeussäännöt eivät saa olla epäedullisempia kuin edellytykset, jotka koskevat samankaltaisia jäsenvaltion sisäiseen oikeuteen perustuvia vaatimuksia, eikä niillä saa tehdä sellaisten oikeuksien käyttämistä, joita kansallisilla tuomioistuimilla on velvollisuus suojella, käytännössä mahdottomaksi tai suhteettoman vaikeaksi.