FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT F.G. JACOBS

föredraget den 28 januari 1999 *

1. I förevarande mål har domstolen ånyo ombetts att avgöra huruvida vissa aspekter av det franska fordonsskattesystemet är förenligt med gemenskapsrätten.

2. Målet rör både förhållandet mellan skattesatserna och den metod som tillämpas för att bestämma skattemässig motorstyrka. Yves Tarantik, som är sökande i målet vid den nationella domstolen, har hävdat att progressivitetstalet mellan dels de tre högsta skatteklasserna, för fordon med mer än 18 CV (skattehästkrafter), vilka samtliga är importerade, dels skatteklass 15—16 CV, som omfattar bilar som oftast tillverkats i landet, leder till diskriminering som strider mot artikel 95 i fördraget. Progressiviteten i övergången från en skatteklass till en annan, "progressivitetstalet", motsvarar skillnaden mellan omräkningstalet för en viss skatteklass och omräkningstalet för närmast lägre skatteklass. Yves Tarantik har vidare hävdat att den metod som tillämpats för att beräkna skattemässig motorstyrka för hans Jaguar strider mot artikel 95 i fördraget. Metoden har fastställts i ett administrativt cirkulär från år 1956, som är tillämpligt i undantagsfall och skiljer sig från den standardmetod som följer av ett administrativt cirkulär från år 1977.

3. Innan jag tar ställning till omständigheterna i målet vill jag lämna en sammanfattning av relevant fransk lagstiftning. Det skall anmärkas — och jag kommer att återkomma till denna fråga — att begäran om förhandsavgörande innehåller ytterst knapphändiga upplysningar om innehållet i de nationella reglerna om fordonsskatt och om hur de fungerar. Beskrivningen nedan har därför i huvudsak hämtats från tidigare rättspraxis [1] och skriftliga yttranden till domstolen.

Den nationella lagstiftningen

4. De grundläggande bestämmelserna för uttag av differentierad skatt på motorfordon återfinns i artikel 1599 C—1599 J i code général des impôts (den allmänna skattelagen). Skattens struktur fastställs på nationell nivå, men själva skatteuttaget sker i varje *département* (län) för sig. Varje typ av fordon som godkänts för den franska marknaden ges en skattemässig "motorstyrka", även kallad skattehästkrafter, som beräknas enligt en komplicerad formel, som jag skall återkomma till längre fram. Motorstyrkorna indelas i skatteklas-

* Originalspråk: engelska.

1 — Se särskilt mål C-113/94, Casarin (REG 1995, s. I-4203), och mål C-284/96, Tabouillot (REG 1997, s. I-7471), som innehåller detaljerade upplysningar om den nationella lagstiftningen.

ser som var och en omfattar två eller tre motorstyrkor. På nationell nivå fastställs ett omräkningstal för varje skatteklass. En basskattesats fastställs årligen av myndigheterna i varje *département*. Denna basskattesats multipliceras därefter med de omräkningstal som fastställts på nationell nivå för att komma fram till den differentierade skatt som skall uttas i motsvarande skatteklass. Den skatt som skall erläggas kan således variera till sitt belopp från ett *département* till ett annat, men skattens struktur fastställs på nationell nivå och är densamma i hela landet.

5. I två efterföljande cirkulär regleras metoden för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan för privata fordon. Det ena cirkuläret är av den 28 december 1956, och det andra är cirkulär nr 77-191 av den 23 december 1977. De har blivit giltiga med retroaktiv verkan med tillämpning av artikel 35 i 1993 års lag om ändring av finanslagen. [2]

6. I 1956 års cirkulär uttrycks formeln för att beräkna skattemässig motorstyrka på följande sätt: $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$. P står för den skattemässiga motorstyrkan i hästkrafter, n motsvarar antalet cylindrar, D är cylinderdiametern i centimeter, L är kolvslagen i centimeter, ω är antalet varv per sekund och K är ett numeriskt omräkningstal. [3] Yves Tarantik, den franska regeringen och kommissionen anser alla att resultatet av tillämpningen av denna formel på fordon endast beror på motorns cylindervolym.

7. En ny formel fastställdes i 1977 års cirkulär och trädde i kraft den 1 januari 1978. Denna uttrycktes på följande sätt: $P = m\ (0{,}0458.\ C/K)^{1{,}48}$. I formeln står P för den skattemässiga motorstyrkan, m motsvaras av 1 för bensin och 0,7 för diesel, C är motorns cylindervolym uttryckt i kubikcentimeter och K är en faktor som uttrycker utväxlingen och som erhålls genom en beräkning av "den genomsnittliga fart uttryckt i kilometer per timme som det ifrågavarande fordonet teoretiskt sett skulle uppnå med ett varvtal om 1 000 varv i minuten vid varje växelläge". Den nya formeln var tänkt att motarbeta verkningarna av formeln i 1956 års cirkulär, vilken direkt var avhängig cylindervolymen, och att främja bilar med tystare motorer och lägre förbrukning. Den nya formeln var således utformad för att den skattemässiga motorstyrkan bättre skulle överensstämma med bilens bränsleförbrukning under en bestämd körcykel och främja utvecklingen av bilar med lägre förbrukning. [4]

8. 1977 års cirkulär tillämpades ursprungligen på de flesta privatbilar [5] som typgod-

2 — Lag nr 93-859 av den 22 juni 1993, *Journal officiel de la République française*, 23.6.1993, s. 8815. De omnämnda cirkulären ingår som bilagor till lagen.

3 — Denna formel, som återfinns i det ursprungliga cirkuläret från år 1956, är tillämplig på fordon med vanliga förbränningsmotorer. 1956 års cirkulär ändrades genom cirkulär nr 73-168 av den 19 september 1973, vilket innehåll en formel tillämplig på Wankelmotorer.

4 — Se den andra och den tredje punkten i 1977 års cirkulär.

5 — "Privatbilar med färre än nio säten, utrustade med fyrtaktiga förbränningsmotorer och kraftöverföring enligt något av de alternativ som beskrivs i bilagan."

känts från och med den 1 januari 1978. Begreppet "typgodkännande" avser att en bilmodell godkänns efter ansökan från tillverkaren; de modeller som tillverkaren inte saluför i Frankrike måste däremot godkännas i enskilda förfaranden. Tillämpningsområdet för 1977 års cirkulär har genom cirkulär nr 87-56 av den 24 juni 1987 utökats till att avse bilar som godkänts i enskilda förfaranden och som antingen överensstämmer med en typgodkänd bil eller som, vad avser beräkning av den skattemässiga motorstyrkan, anses likvärdiga med en typgodkänd bilmodell vars skattemässiga motorstyrka har beräknats i enlighet med 1977 års cirkulär. Övriga fordon omfattas fortfarande av 1956 års cirkulär.

9. Det förefaller följaktligen som om det i Frankrike sedan den 1 januari 1978 finns två olika metoder för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan. Det verkar som om de flesta privatbilar som godkänns i Frankrike omfattas av formeln i 1977 års cirkulär. Den formel som fastställdes i 1956 års cirkulär är dock fortfarande tillämplig i vissa fall, nämligen på:

— privatbilar som typgodkänts eller godkänts i enskilda förfaranden före den 1 januari 1978,

— privatbilar som godkänts i enskilda förfaranden före den 24 juni 1987,

— privatbilar som har företetts för godkännande i enskilda förfaranden från och med den 24 juni 1987, men som varken överensstämmer med eller, vad avser skattehästkrafter, anses likvärdiga med en typgodkänd modell vars skattemässiga motorstyrka har beräknats i enlighet med 1977 års cirkulär,

— privatbilar som har importerats enligt typgodkännande från och med den 1 januari 1978 när en liknande modell har godkänts före den 1 januari 1978,

— privatbilar vars egenskaper (antal sittplatser, typ av motor och kraftöverföring) inte omfattas av 1977 års cirkulär.[6] Denna kategori inbegriper bilar med en manuell växellåda med fler än fem växlar och bilar med automatlåda med mer än fyra växlar. Således omfattas exempelvis nyligen utvecklade bilar med sex växlar av 1956 års cirkulär. Kommissionen anmärkte vid förhandlingen att de flesta sådana bilar är importerade och att den har för avsikt att inleda ett förfarande enligt arti-

6 — Se fotnot 5.

kel 169 mot Republiken Frankrike, vad avser denna aspekt på fordonsskatten.

10. Det anges inga kriterier för hur de administrativa myndigheterna skall avgöra huruvida bilar som har godkänts i enskilda förfaranden överensstämmer med eller kan anses likvärdiga med en typgodkänd modell.

11. Enligt kommissionen leder tillämpningen av 1977 års cirkulär i allmänhet till att den skattemässiga motorstyrkan blir ungefär 2 CV lägre än vid tillämpning av 1956 års cirkulär. Denna skillnad får påfallande följder vad avser fordon som skulle ha givits en skattemässig motorstyrka på mellan 21 och 22 CV med tillämpning av 1977 års cirkulär, men mer än 23 CV enligt 1956 års cirkulär. Yves Tarantiks Jaguar har en skattemässig motorstyrka på 24 CV enligt 1956 års cirkulär, men den skulle ha 22 CV med tillämpning av 1977 års cirkulär. Yves Tarantik måste betala 50 procent högre fordonsskatt än han skulle betala om hans bil hade en skattemässig motorstyrka på 22 CV. Enligt kommissionen — vars uppgifter inte har ifrågasatts på denna punkt — beräknas försäkringspremier också med utgångspunkt i bilens skattemässiga motorstyrka.

12. Det kan anmärkas att cirkulär nr 98-58 av den 3 juli 1998 anger hur skattemässig motorstyrka för nya bilar som säljs från och med den 1 juli 1998 skall bestämmas. Detta nya beräkningssätt grundas på två variabler: motorstyrkan uttryckt i kilowatt och koldioxidutsläpp uttryckta i gram per kilometer. I formeln tas således inte hänsyn till cylindervolym, typ av kraftöverföring eller typ av bränsle.

Bakgrunden och förfarandet vid den nationella domstolen

13. Yves Tarantik äger en bil av märket Jaguar, med en skattemässig motorstyrka på 24 CV, vilken togs i bruk den 11 april 1979. I februari 1996 rapporterades han av polisen för att han inte hade ett skattemärke för år 1995/1996. I maj 1996 översände förste skatteinspektören för Bussy Saint-Georges ett krav till Yves Tarantik på 19 325 FF, bestående av vanliga avgifter på 6 569 FF och straffavgifter på 12 756 FF. Efter det att Yves Tarantik utan framgång hade ifrågasatt dessa avgifter på den grunden att skatten stred mot artikel 95 i fördraget väckte han talan vid Tribunal de grande instance de Meaux mot skattedirektören för departementet Seine-et-Marne, i vilken han yrkade att kravet skulle ogiltigförklaras, samt yrkade ersättning för ränta på det belopp han hade betalat

in samt 7 000 FF enligt artikel 700 i den nya civilprocesslagsamlingen. [7]

14. Vid Tribunal de grande instance de Meaux hävdade Yves Tarantik att den differentierade fordonsskatten var rättsstridig, eftersom EG-domstolen vid flera tillfällen hade funnit att den stred mot gemenskapsrätten. Han hävdade att reglerna om denna skatt fortfarande var diskriminerande trots de ändringar som införts till följd av EG-domstolens domar.

15. Tribunal de grande instance de Meaux bad därför domstolen att besvara följande tolkningsfrågor:

"Står — med beaktande av datumet för godkännandet av kärandens Jaguar, med en skattemässig motorstyrka på 24 CV och registreringsnummer 197 AT 77, som togs i bruk den 11 april 1979, och med hänsyn till dels de diagram över beskattningen och dess utveckling som har framlagts av käranden och dels den franska skattemyndighetens synpunkter — det tillämpade skattesystemet i överensstämmelse med objektiva kriterier, som saknar sådan diskriminerande verkan som är förbjuden enligt artikel 95 i EEG-fördraget, och i synnerhet:

— Är progressivitetstalet mellan den skatteklass som ett importerat fordon med mer än 18 CV tillhör och den skatteklass som ett liknande fordon med 15—16 CV tillhör diskriminerande eller inte?

— Medför cirkulären av den 28 december 1956, av den 23 december 1977, av den 24 juni 1987, av den 12 januari 1988 och av den 20 september 1991, såsom de har blivit giltiga retroaktivt genom artikel 35 i lag av den 22 juni 1993 om ändring i finanslagen, att skatten blir diskriminerande för ägare av fordon som inte är typgodkända i Frankrike, det vill säga fordon som har godkänts i enskilda förfaranden?

— För det fall så skulle vara fallet, kan ägaren av ett typgodkänt fordon med en motorstyrka som överstiger 100 kW åberopa detta svar för att med tillämpning av allmänna gemenskapsrättsliga principer såsom likabehandling i fråga om offentliga pålagor och bestämmelserna i Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och dess protokoll göra gällande att skatten är otillbörlig, eftersom den är diskriminerande och ojämlik?"

16. Begäran om förhandsavgörande innehåller mycket knapphändiga uppgifter om bakgrunden; den innehåller dessutom mot-

7 — Enligt vilken en domstol kan utdöma ett bestämt belopp i ersättning när det framstår som skäligt i fall en part har ådragit sig kostnader som inte omfattas av rättegångskostnaderna.

sägande eller uppenbart felaktiga uppgifter, av vilka vissa ännu inte har utretts eller korrigerats i de skriftliga yttrandena eller i Yves Tarantiks svar på domstolens skriftliga frågor. Vissa upplysningar har emellertid kunnat hämtas från desamma och de får nedan komplettera den bakgrund som ges i begäran om förhandsavgörande.

17. Det framgår av Yves Tarantiks svar på en skriftlig fråga från domstolen att hans fordons skattemässiga motorstyrka inte, såsom på två ställen påstås i begäran om förhandsavgörande, har beräknats enligt 1977 års cirkulär, utan enligt 1956 års cirkulär. Den franska regeringen har bekräftat att så är fallet.

18. Enligt den franska regeringen var Yves Tarantiks Jaguar av modellen XJ6, typ 4L2, vilken började att tillverkas år 1968 och typgodkändes i Frankrike i januari 1969. Nya typgodkännanden har, efter ändringar av bilmodellen, givits i april 1974, juni 1975, november 1976, och, enligt Yves Tarantik, i oktober 1978. Yves Tarantiks bil var av serie 2, som började att tillverkas år 1973 och som i november 1976 typgodkändes som en ändrad modell. Vid denna tidpunkt beräknades samtliga bilars skattemässiga motorstyrka enligt 1956 års cirkulär.

19. Det framgår således, vilket Yves Tarantik har bekräftat i sitt svar på en skriftlig fråga från domstolen, att Yves Tarantiks fordon har typgodkänts, och inte som påstås i den andra tolkningsfrågan, godkänts i ett enskilt förfarande.

Upptagande till sakprövning

20. Den franska regeringen har i sitt skriftliga yttrande bestridit att begäran om förhandsavgörande kan upptas till sakprövning. Den har i huvudsak gjort gällande att begäran om förhandsavgörande inte innehåller tillräckligt med uppgifter. I begäran om förhandsavgörande nämns varken ifrågavarande Jaguar-modell eller tidpunkt eller metod för godkännande. Det saknas en beskrivning av den komplicerade metoden för att bestämma motorstyrkan i enlighet med antingen 1956 års cirkulär eller 1977 års cirkulär, och det anges inte i vilka fall de olika metoderna skall tillämpas. På sin höjd anges (felaktigt) att 1977 års cirkulär tillämpades i Yves Tarantiks fall. Den franska regeringen har därför anfört att den andra tolkningsfrågan är alltför allmänt hållen och att den saknar betydelse för tvistens avgörande samt att begäran om förhandsavgörande inte har givit andra medlemsstater eller andra berörda möjlighet att inkomma med synpunkter i enlighet med artikel 20 i domstolens stadga.

21. Jag delar den franska regeringens åsikt att begäran om förhandsavgörande i sig

inte ger domstolen sådana upplysningar att den kan avge ett svar på tolkningsfrågorna.

22. Till att börja med är det ostridigt att det krävs att den nationella domstolen klargör den faktiska och rättsliga bakgrunden till de frågor som ställs, eller att den åtminstone förklarar de faktiska omständigheter som ligger till grund för dessa frågor, för att det skall vara möjligt att komma fram till en tolkning av gemenskapsrätten som är användbar för den nationella domstolen. [8] Domstolen har anmärkt att detta krav på adekvat information är av särskild betydelse på konkurrensområdet, vilket kännetecknas av komplicerade faktiska och rättsliga förhållanden. [9] Enligt min mening är detta krav lika viktigt vad avser skatterätten, där den nationella lagstiftningen mycket väl kan vara mycket komplicerad och där det kan vara nästan omöjligt att bedöma den fulla verkan av en aspekt i skattesystemet om man inte har fullständig kunskap om hur systemet fungerar som helhet.

23. Nämnda krav är inte uppfyllt i detta mål, eftersom, som ovan angivits, flera grundläggande uppgifter saknas i begäran om förhandsavgörande. I begäran anges inte vilken bilmodell som Yves Tarantik äger, hur denna har godkänts i Frankrike eller hur dess skattemässiga motorstyrka har beräknats. De relevanta nationella reglerna beskrivs inte över huvud taget: de två befintliga formlerna för att beräkna motorstyrkan beskrivs inte, och inte heller förklaras det mer exakt under vilka omständigheter som formeln i 1956 års cirkulär tillämpas. Dessutom innehåller begäran om förhandsavgörande, som ovan nämnts, flera felaktiga uppgifter om bakgrunden vad avser förhållanden som är av betydelse för att förstå den metod enligt vilken den skattemässiga motorstyrkan i fråga har beräknats. Det förklaras inte vilken verkan de nationella reglerna får för beskattningen av motorfordon som importeras från andra medlemsstater. Detta innebär att den nationella domstolen inte har förklarat varför förevarande mål gör det nödvändigt att ta ställning till frågan huruvida de franska reglerna är förenliga med artikel 95 i fördraget. Slutligen anges det inte på vilket sätt som domstolens avgörande skulle kunna vara relevant för målet vid den nationella domstolen. Om det förhåller sig så att tillämpningen av 1956 års cirkulär strider mot gemenskapsrätten: innebär det att 1977 års cirkulär skall tillämpas och, om så är fallet, skulle det leda till ett annat skattebelopp? Enligt min mening utgör dessa förhållanden goda grunder för att avvisa begäran om förhandsavgörande. Det kan anmärkas att detta var domstolens ståndpunkt i ett liknande fall i målet Bresle. [10]

8 — Se bland annat dom av den 26 januari 1993 i de förenade målen C-320/90—C-322/90, Telemarsicabruzzo m.fl. (REG 1993, s. I-393; svensk specialutgåva, volym 14), punkt 6, beslut av den 19 mars 1993 i mål C-157/92, Banchero (REG 1993, s. I-1085), punkt 4, beslut av den 9 augusti 1994 i mål C-378/93, La Pyramide (REG 1994, s. I-3999), punkt 14, beslut av den 23 mars 1995 i mål C-458/93, Saddik (REG 1995, s. I-511), punkt 12, och beslut av den 2 februari 1996 i mål C-257/95, Bresle (REG 1996, s. I-233), punkt 16.

9 — Domen i det ovannämnda målet Telemarsicabruzzo, punkt 7, och beslutet i det ovannämnda målet Banchero, punkt 5.

10 — Beslut av den 2 februari 1996 i mål C-257/95 (ovan fotnot 8).

24. Domstolen har emellertid godtagit att kraven på den nationella domstolen att klargöra den faktiska och rättsliga bakgrunden inte är lika starka när frågorna avser specifika tekniska uppgifter och ger domstolen möjlighet att lämna ett användbart svar, även om den nationella domstolen inte på ett uttömmande sätt har redogjort för de rättsliga och de faktiska förhållandena. [11] I förevarande fall kan mycket information utvinnas ur domstolens rättspraxis, ur Yves Tarantiks svar på domstolens skriftliga frågor och ur den franska regeringens och kommissionens yttranden. I den mån det går att formulera om den nationella domstolens frågor så att det är möjligt att avge svar som gör att den nationella domstolen kan avgöra målet, kan det vara lämpligt att domstolen svarar på frågorna trots att begäran om förhandsavgörande är uppenbart otillräcklig.

25. Detta sätt att förfara löser naturligtvis inte problemet att övriga medlemsstater eller berörda parter inte har kunnat avge yttranden grundade på en begäran om förhandsavgörande som innehåller fullödig upplysning. Detta är möjligen av mindre betydelse i förevarande fall, eftersom, som kommer att framgå nedan, den nationella domstolens frågor, i den mån de är av betydelse för den nationella domstolens avgörande, kan besvaras med hänvisning till befintlig rättspraxis.

26. Jag vill anmärka att en anledning till att begäran om förhandsavgörande är otillräcklig, och detsamma gäller flera fall av begäran om förhandsavgörande som nyligen har inkommit till domstolen rörande de franska fordonsskatten, [12] kan vara att åtminstone delar av den uppenbarligen har avfattats i mycket generella termer och utan hänsyn till de omständigheter och problem som är kännetecknande för det enskilda fallet. Av de skäl som anförts ovan är ett sådant sätt att förfara klart olämpligt. Enligt den franska regeringen har många av de krav som anförts vid franska domstolar, varav vissa har lett till begäran om förhandsavgörande, sin bakgrund i en kampanj som en organisation driver mot den franska fordonsskatten. Om de nationella domstolarna svarar på denna organisations verksamhet genom att ställa tolkningsfrågor och inge yttranden till domstolen som inte förklarar det enskilda fallet som målet rör, finns det anledning att fråga sig om systemet med begäran om förhandsavgörande i artikel 177 i fördraget tillämpas på rätt sätt.

27. Yves Tarantiks skriftliga och muntliga yttranden tyder på att domstolen har ombetts att generellt avgöra huruvida det franska fordonsskattesystemet är förenligt med gemenskapsrätten. Enligt min mening bör en sådan bedömning snarare ske inom ramen för ett fördragsbrottsförfarande med tillämpning av artikel 169 i fördraget. Kommissionen har förklarat att ett admi-

11 — Dom av den 3 mars 1994 i mål C-316/93, Vaneetveld (REG 1994, s. I-763), punkt 13, och beslutet i målet Saddik (ovan fotnot 8), punkt 14.

12 — Mål C-28/98, Cherreire, mål C-29/98, Hirtsmann, mål C-231/98, Lamboley, mål C-232/98, Bouctot, och mål C-325/98, Anssens.

nistrativt förfarande enligt artikel 169 i fördraget har inletts vad avser två särskilda bilkategorier som fortfarande omfattas av 1956 års cirkulär och som i de flesta fall är importerade, nämligen fordon som till följd av att de innehåller modern teknik inte omfattas av 1977 års cirkulär (exempelvis bilar med sex växlar) samt fordon med en motorstyrka på mer än 100 kW och som inte godkänts i enskilda förfaranden. Vid beräkningen av den skattemässiga motorstyrkan för sådana fordon beaktas fortfarande faktor K med begränsning, och således har man, i detta avseende, inte beaktat domstolens dom i målet Feldain, [13] vilken kommer att diskuteras nedan. Jag kommer således att koncentrera detta förslag till vad jag ovan har beskrivit som den nationella domstolens frågor, det vill säga de särskilda frågor som uppstår.

Domstolens rättspraxis

28. Domstolen har redan haft tillfälle att meddela flera förhandsavgöranden i mål som rört frågan huruvida det franska fordonsskattesystemet är förenligt med artikel 95 i fördraget. I det första målet, Humblot, [14] ombads domstolen besvara frågan om det är förenligt med artikel 95 i fördraget att utta en differentierad skatt på fordon med en motorstyrka om högst 16 CV och samtidigt utta en särskild skatt efter en enhetlig och betydligt högre skattesats på fordon med en motorstyrka överstigande 16 CV. Domstolen gjorde därvid följande allmänna anmärkning beträffande progressiva system för fordonsskatter:

"... på gemenskapsrättens nuvarande stadium står det medlemsstaterna fritt att underkasta sådana produkter som bilar ett vägskattesystem med en skatt som ökar progressivt beroende på ett objektivt kriterium som t.ex. motorstyrka i skattehästkrafter, som kan fastställas på olika sätt". [15]

29. Domstolen tillade dock att ett sådant nationellt skattesystem endast är förenligt med artikel 95 om det saknar varje form av diskriminerande eller skyddande verkan. Domstolen ansåg att den förutsättningen inte var uppfylld om skattesystemet, såsom var fallet för Frankrikes del, innebar att den särskilda skatten var mångdubbelt högre än det högsta skattebeloppet som uttas på bilar med en motorstyrka om högst 16 CV och att det endast var importerade bilar, främst från andra medlemsstater, som träffades av skatten.

30. För att följa domen avskaffade Frankrike den särskilda fasta skatten på bilar med en motorstyrka överstigande 16 CV och skapade fyra nya skatteklasser, vilket innebar att det totalt fanns nio skatteklasser, nämligen: högst 4 CV, 5—7 CV, 8—9 CV, 10—11 CV, 12—16 CV,

13 — Dom av den 17 september 1987 i mål 433/85, Feldain (REG 1987, s. 3521; svensk specialutgåva, volym 9).

14 — Dom av den 9 maj 1985 i mål 112/84 (REG 1985, s. 1367; svensk specialutgåva, volym 8, s. 175).

15 — Punkt 12 i domen.

17—18 CV, 19—20 CV, 21—22 CV samt 23 CV och högre. I artikel 18 fastställdes även ett omräkningstal för varje skatteklass (1; 1,9; 4,5; 5,3; 9,4; 14,1; 21,1; 31,7; 47,6).

31. I det andra målet, Feldain, [16] ombads domstolen besvara frågan om skattesystemet — i dess ändrade utformning — var förenligt med artikel 95 i fördraget. En av frågorna gällde huruvida det var förenligt med artikel 95 i fördraget att införa ett skattesystem som innebar att omräkningstalens progressivitet från skatteklass till skatteklass var linjär upp till 16 CV, men blev "exponentiell" i skiktet över skatteklassen 12—16 CV, som var den högsta klassen i vilken fransktillverkade bilar återfanns. Domstolen fastslog att det inte förelåg någon markant skillnad i fråga om omräkningstalens progressivitet som skulle kunna tyda på en diskriminerande eller skyddande verkan. Domstolen fann emellertid att skattesystemet var diskriminerande i två avseenden.

32. För det första var skatteklassernas indelning sådan att de mest exklusiva fransktillverkade bilarna kom att tillhöra skatteklassen 12—16 CV, medan det endast var fordon från de andra medlemsstaterna som omfattades av skatteklasser i skiktet över 16 CV. Eftersom skatteklassen 12—16 CV var vittomfattande (den var den enda som omfattade fem olika skattemässiga motorstyrkor, medan övriga skatteklasser omfattade två eller tre skattemässiga motorstyrkor) skyddades de mest exklusiva fransktillverkade bilarna från skattens normala progressivitet.

33. För det andra var den metod som tillämpades för att bestämma själva motorstyrkan, som fastställdes i 1977 års cirkulär, inte objektiv och gynnade fransktillverkade bilar. Metoden uttrycktes i formeln $P = m\ (0{,}0458.\ C/K)^{1{,}48}$. Som förklarats ovan stod P för den skattemässiga motorstyrkan, m motsvarades av 1 för bensin och 0,7 för diesel och C var motorns cylindervolym uttryckt i kubikcentimeter. Cylindervolymen dividerades med en faktor, den så kallade faktor K, som motsvarade den genomsnittliga fart som det ifrågavarande fordonet teoretiskt sett skulle uppnå med ett varvtal om 1 000 varv i minuten vid varje växelläge. Domstolen fann dock att faktor K, i den version av 1977 års cirkulär som den hade att ta ställning till, var begränsad till 21 för fordon med en faktisk motorstyrka som översteg 100 kW.

34. Domstolen fastslog att reglerna i fråga, genom att begränsa faktor K på det sätt som beskrivits ovan, medförde att bilar med manuell växellåda och en cylindervolym som översteg 3 109,7 cm^3 fick en skattemässig motorstyrka som översteg 16 CV, oavsett övriga egenskaper vad avser bränsleförbrukning. I de fall faktor K var begränsad, var det dessutom bara cylindervolymen som bestämde den skattemässiga motorstyrkan. Eftersom cylindervolymen hade höjts med exponenten 1,48, betydde varje ökning av cylindervolymen att bilarna hamnade i den högsta skatteklassen.

16 — Se ovan fotnot 13.

35. Domstolen kom också fram till att ingen fransktillverkad bil hade en cylindervolym som översteg 3 109,7 cm^3. Följaktligen medförde begränsningen av faktor K till 21 att endast importerade fordon placerades i de högre skatteklasserna, vilka skulle ha fått en lägre skattemässig motorstyrka utan denna begränsning. En sådan begränsning var inte berättigad av hänsyn till bränsleförbrukningen. Det fanns i det avseendet ingen märkbar skillnad mellan fordon som berördes av begränsningen av faktor K och andra jämförbara bilar som inte berördes av den. Domstolen ansåg därför att metoden för att bestämma den skattemässiga motorstyrkan inte var objektiv och gynnade fransktillverkade bilar.

36. Domstolen drog samma slutsats i det tredje målet, Seguela m.fl.,[17] som i målet Feldain.

37. Frankrike införde ny lagstiftning för att följa domen i målet Feldain och delade upp den gamla skatteklassen 12—16 CV i två delar, varvid totalt tio skatteklasser inrättades i stället för tidigare nio klasser. Numera finns således en skatteklass för skattemässiga motorstyrkor om 12—14 CV och en annan för 15—16 CV. Genom cirkulär nr 88-04 av den 12 januari 1988 ändrades dessutom den metod för att bestämma motorstyrka som fastställts i 1977 års cirkulär genom att begränsningen för faktor K avskaffades.

17 — Dom av den 28 april 1988 i de förenade målen 76/87, 86/87—89/87 och 149/87 (REG 1988, s. 2397).

38. I domen i målet Deville[18] tog domstolen ställning till frågan huruvida de nationella fristerna för att begära återbetalning av denna del av fordonsskatten, som domstolen förklarat vara rättsstridig i domarna i målen Humblot och Feldain, var lagenliga. I cirkulär nr 91-71 av den 20 september 1991 angavs de fordon vars ägare kunde begära omprövning av fordonens skattemässiga motorstyrka i enlighet med dessa domar. Ägare av fordon vars skattemässiga motorstyrka hade beräknats med tillämpning av de delar av 1977 års cirkulär som domstolen funnit strida mot gemenskapsrätten, kunde få motorstyrkan omprövad. 1991 års cirkulär omfattar endast fordon som omfattas av 1977 års cirkulär och som typgodkänts från och med den 1 januari 1978[19] (se förteckningen i bilaga II). Det anges uttryckligen att nämnda cirkulär inte är tillämpligt på fordon vars skattemässiga motorstyrka beräknats i enlighet med 1956 års cirkulär (se bilaga I[20]).

39. Domstolen ställdes återigen inför den differentierade franska fordonsskatten i målet Casarin (gift Jacquier).[21] Frågan rörde i huvudsak huruvida det stred mot artikel 95 i fördraget att progressivitetstalet[22] var större för de tre skatteklasserna ovanför skatteklassen 18 CV, vilka endast berörde fordon som importerades från

18 — Dom av den 29 juni 1988 i mål 240/87 (REG 1988, s. 3513).

19 — Bilaga II till 1991 års cirkulär.

20 — Bilaga I till 1991 års cirkulär.

21 — Se ovan fotnot 1.

22 — Se punkt 2 ovan.

andra medlemsstater, än för de tre skatteklasserna från 12—14 CV till 17—18 CV, vilka omfattade både importerade och inhemskt tillverkade bilar.

40. Domstolen anmärkte att frågan huruvida den ökning av den differentierade skattens progressivitet som skedde när tröskeln 18 CV passerats hade en diskriminerande eller skyddande verkan, berodde på om denna ökning var ägnad att få konsumenterna att avstå från inköp av fordon med motorstyrka överstigande 18 CV, varav samtliga var tillverkade i utlandet, till förmån för inhemskt tillverkade fordon. Om omräkningstalet för fordon med skattemässig motorstyrka överstigande 18 CV faktiskt ledde till att konsumenter avstod från att köpa sådana fordon, skulle konsekvensen härav vara att konsumenterna i stället valde en fordonsmodell tillhörande närmast lägre skatteklass, 17—18 CV, eller till och med en modell tillhörande skatteklassen 15—16 CV. Skatteklasserna 15—16 CV respektive 17—18 CV omfattade emellertid såväl importerade fordon som fordon av inhemsk tillverkning. Vad gällde fordon som tillhörde skatteklassen 17—18 CV var merparten härav utländskt tillverkade, och inhemska tillverkare hade en marknadsandel som endast uppgick till cirka 5 procent av totala antalet sålda bilar i denna skatteklass. Vad gällde skatteklassen 15—16 CV var flertalet sålda fordon av inhemsk tillverkning men konsumenterna hade emellertid inom ramen för denna skatteklass tillgång till ett stort utbud av importerade fordon, och progressivitetstalet var ungefär detsamma för skatteklasserna 15—16 CV och 17—18 CV, vilket innebar att konsumenter som sökte ett mer exklusivt fordon inte av det skälet uppmuntrades att förvärva ett fordon som tillhörde skatteklassen 15—16 CV. Domstolen menade därvid att progressivitetstalet mellan skatteklasserna 12—14 CV och 15—16 CV (1,22), var detsamma som mellan skatteklasserna 15—16 CV och 17—18 CV (1,23).

41. Domstolen fann således att artikel 95 i fördraget inte utgjorde hinder för ett sådant system, förutsatt att ökningen av progressivitetstalet inte hade som verkan att gynna försäljningen av inhemsktillverkade fordon i förhållande till försäljningen av fordon som importerats från andra medlemsstater.

42. Domstolen tog emellertid inte ställning till metoden för att bestämma bilars skattemässiga motorstyrka i det målet.

Den första tolkningsfrågan: progressivitetstalet

43. Den nationella domstolen vill genom sin första fråga i huvudsak få veta om progressivitetstalet mellan skatteklassen

som omfattar ett importerat fordon med mer än 18 CV och skatteklassen som omfattar ett liknande fordon med 15—16 CV är förenligt med artikel 95 i fördraget. Frågan rör således förhållandet mellan omräkningstalen, det vill säga progressionen från ett omräkningstal till nästa. Förhållandet uttrycks genom ett tal, vilket, när det multipliceras med omräkningstalet för en viss skatteklass, anger omräkningstalet för närmast högre skatteklass.

44. Omräkningstalen för skatteklasserna från 12 CV och uppåt är de följande:

Skatteklass	Omräkningstal
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 och högre	47,6

45. Progressivitetstalen för omräkningstalen för skatteklassen 12 CV och högre är de följande:

Skatteklass	Progressivitetstal
från 12—14 CV till 15—16 CV	1,22
från 15—16 CV till 17—18 CV	1,23
från 17—18 CV till 19—20 CV	1,50
från 19—20 CV till 21—22 CV	1,50
från 21—22 CV till 23 CV och högre	1,50

46. Yves Tarantik har anmärkt att eftersom domstolen i domen i målet Casarin funnit att skattenivån för fordon med en skattemässig motorstyrka på 23 CV eller högre kan göra att konsumenterna i stället köper en inhemsk fordonsmodell tillhörande skatteklasserna 17—18 CV eller 15—16 CV, förutsatt att den aktuella konsumentens minimikrav på prestanda, storlek och komfort är uppfyllda, [23] är det nödvändigt att i förevarande mål fråga domstolen, om den ökade progressiviteten från skatteklassen för fordon med 15—16 CV (vilka till övervägande del är inhemskt tillverkade fordon) till de skatteklasser som omfattar fordon med 19 CV eller mer (vilka i samtliga fall är importerade fordon) är diskriminerande. Yves Tarantik har hävdat att fordon med mer än 23 CV, tekniskt sett, ofta kan ha samma egenskaper som fordon i skatteklassen 15—16 CV, eftersom särskilt deras verkliga motorstyrka samt pris och prestanda kan vara i stort sett jämförbara. Omräkningstalet för ett importerat fordon med 23 eller 24 CV (som hans eget) uppgår emellertid till 47,6, medan ett omräkningstal på 11,5 tillämpas på ett liknande inhemskt tillverkat fordon med 15—16 CV, varvid skatten på det förra fordonet är 4,13 gånger högre än för det senare.

47. Den franska regeringen och kommissionen anser båda att den nationella dom-

23 — Se punkt 15 i domen.

stolens första fråga kan besvaras med hänvisning till domen i målet Casarin,[24] där domstolen fastställde följande:[25]

"... en beskattningsordning [kan inte] anses som diskriminerande enbart av det skälet att den kategori som är föremål för den mest tyngande beskattningen uteslutande omfattar importerade produkter, och då särskilt produkter från andra medlemsstater (dom av den 14 januari 1981, Chemial Farmaceutici, 140/79, REG 1981, s. 1, punkt 18, och av den 5 april 1990, kommissionen mot Grekland, REG 1990, C-132/88, Rec. s. I-1567, punkt 18).

För att avgöra frågan om den ökning av den differentierade skattens progressivitet som sker när tröskeln 18 CV passerats har en diskriminerande eller skyddande verkan, föreligger skäl att undersöka om denna ökning är ägnad att få konsumenterna att avstå från inköp av fordon med motorstyrka överstigande 18 CV, varav samtliga är utländsktillverkade, till förmån för inhemsktillverkade fordon.

Om det antas att omräkningstalet för fordon med skattemässig motorstyrka överstigande 18 CV faktiskt leder till att konsumenter avstår från att köpa sådana fordon, skulle konsekvensen härav vara att konsumenterna i stället väljer en fordonsmodell tillhörande närmast lägre skatteklass, 17—18 CV, eller till och med, som generaladvokaten anfört i punkt 27 i förslaget till avgörande, en modell tillhörande skatteklassen 15—16 CV.

Det bör inledningsvis noteras att skatteklasserna 15—16 CV respektive 17—18 CV omfattar såväl importerade fordon som fordon av inhemsk tillverkning. Vad gäller fordon som tillhör skatteklassen 17—18 CV framgår av handlingarna i målet att merparten härav är utländsktillverkade och att inhemska tillverkare har en marknadsandel som endast uppgår till cirka 5 procent av totala antalet sålda bilar i denna skatteklass. Vad härefter gäller skatteklassen 15—16 CV, bör det framhållas att även om det är riktigt att flertalet sålda fordon är av inhemsk tillverkning det likväl förhåller sig så att konsumenterna inom ramen för denna skatteklass har tillgång till ett stort utbud av importerade fordon och att, vilket framgår av punkt 6 i denna dom, progressivitetstalet är detsamma för skatteklasserna 15—16 CV och 17—18 CV, vilket innebär att konsumenter som söker ett mer exklusivt fordon inte av det skälet uppmuntras att förvärva ett fordon som tillhör skatteklassen 15—16 CV.

Den ökning av progressivitetstalet som sker inom ramen för en beskattningsordning av förevarande slag synes inte kunna ha som

24 — Se ovan fotnot 1.
25 — Punkterna 21—25 i domen.

verkan att gynna försäljningen av inhemsktillverkade fordon."

48. Jag delar den franska regeringens och kommissionens mening att den nationella domstolens första fråga kan besvaras med tillämpning av de principer som domstolen har uppställt i domen i målet Casarin.[26] Den nationella domstolen måste fastställa vilka fordon som konkurrerar med sådana bilar som Yves Tarantiks Jaguar och analysera dels fördelningen mellan konkurrerande importerade och inhemskt tillverkade bilar, dels vilka skatteklasser som de konkurrerande fordonen omfattas av. Denna analys bör ge den nationella domstolen möjlighet att avgöra om det högre progressivitetstalet befrämjar försäljningen av inhemskt tillverkade bilar, och om så visar sig vara fallet blir slutsatsen att denna beståndsdel i den omtvistade skatten strider mot artikel 95 i fördraget.

Den andra frågan: Metoden att beräkna skattemässig motorstyrka

49. Den nationella domstolen vill genom sin andra fråga få veta om cirkulären från åren 1956, 1977, 1987, 1988 och 1991 leder till att skatten är diskriminerande mot bilägare vars fordon inte har typgodkänts i Frankrike. Denna fråga verkar vila på den, som ovan nämnts, felaktiga förutsättningen att Yves Tarantiks Jaguar inte har typgodkänts i Frankrike. Ett svar på denna fråga saknar således betydelse för den nationella domstolens avgörande. Det går emellertid att omformulera frågan mot bakgrund av de yttranden som ingivits till domstolen och Yves Tarantiks svar på domstolens skriftliga frågor. I detta sammanhang tillåter jag mig utgå ifrån att den nationella domstolen ville fråga domstolen om den nationella lagstiftningen om beräkning av skattemässig motorstyrka leder till att skatten är diskriminerande antingen i) särskilt mot bilägare vars fordon har typgodkänts i Frankrike före den 1 januari 1978, och vars skattemässiga motorstyrka har bestämts enligt 1956 års cirkulär, eller ii) mer allmänt mot bilägare vars fordons skattemässiga motorstyrka beräknas enligt 1956 års cirkulär. Ett svar på endera frågan ger den nationella domstolen möjlighet att avgöra den fråga som den står inför, nämligen huruvida den metod för beräkning av skattemässig motorstyrka som har tillämpats på Yves Tarantiks bil är diskriminerande.

50. Yves Tarantik har i detalj analyserat systemet för att beräkna skattemässig

26 — Se även punkterna 23—27 (och särskilt punkterna 26 och 27) i mitt förslag till avgörande i målet Casarin.

motorstyrka och han har ifrågasatt vissa aspekter i systemet som han anser vara diskriminerande.

51. Yves Tarantik nämner för det första att begränsningen av faktor K har bibehållits för vissa bilar vars skattemässiga motorstyrka beräknas enligt 1977 års cirkulär. Ett svar på frågan huruvida 1977 års cirkulär, såsom det tillämpas på vissa bilar där begränsningen av faktor K inte har avskaffats, är diskriminerande, ger inte den nationella domstolen någon ledning när den skall avgöra målet, eftersom målet rör beräkningen av den skattemässiga motorstyrkan för Yves Tarantiks Jaguar, vilken inte skall, och inte påstås skall, bestämmas med tillämpning av formeln i 1977 års cirkulär, som innehåller en begränsning av faktor K. Yves Tarantiks argument i detta avseende kan därför inte anses relevant. Som nämnts ovan har kommissionen för avsikt att inleda ett förfarande med tillämpning av artikel 169 i fördraget vad rör omständigheten att begränsningen av faktor K har bibehållits i vissa fall.

52. Yves Tarantik har för det andra undersökt den påstått diskriminerande verkan av att flera olika metoder för beräkning av skattemässig motorstyrka tillämpas, varav den minst förmånliga tillämpas på importerade fordon. Han anser att kriterierna för valet mellan de två viktigaste metoderna inte är objektiva och ökar skattebördan endast för importerade fordon.

53. Den skattemässiga motorstyrkan för bilar som tillverkas i Frankrike för inhemsk försäljning har alltid beräknats enligt det senaste cirkulär som gällde vid godkännandet, medan beräkningen för importerade bilar har bestämts av flera olika cirkulär som innehåller olika formler, vilket lett till att vissa importerade bilar, utan sakliga skäl, har givits en skattemässig motorstyrka som saknar samband med den som tilldelas en likvärdig inhemskt tillverkad bil.

54. Dessutom bestäms den skattemässiga motorstyrkan för flera importerade bilar enligt den mindre förmånliga formeln i 1956 års cirkulär, utan sakliga skäl för denna särbehandling. När ett importerat fordon som liknar ett inhemskt tillverkat fordon, vad avser motorstyrka, pris och väsentliga egenskaper, åläggs betydligt högre skatt endast på grund av att en medlemsstat har valt en olämplig formel för samtliga liknande fordon och denna formel inte leder till att offentligt angivna sakliga mål för formeln uppnås, utgör den högre skatten för en importerad bil med

mer än 16 CV ett uppenbart missbruk och bör förbjudas.

55. Kriteriet för att bestämma vilket belopp som skall betalas är slutligen inte objektivt, eftersom myndigheternas val av olika former som endast skall tillämpas på vissa importerade fordon uppenbart leder till att importen minskar och inte är helt verkningsneutralt. Domstolen har fastställt att det är oförenligt med artikel 95 att en importerad vara beläggs med skatter eller avgifter enligt andra beräkningsmetoder eller regler än vad som gäller för en liknande inhemsk vara, om detta leder till en högre skatt eller avgift för den importerade varan, även om denna skillnad endast uppstår i ett fåtal fall. [27]

56. Den franska regeringen har hävdat att den metod som har tillämpats för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan för sökandens fordon, nämligen den metod om anges i 1956 års cirkulär, är förenlig med artikel 95 i fördraget. Den franska regeringen har erinrat om att enligt domstolens rättspraxis har medlemsstaterna rätt att tillämpa progressiv beskattning under förutsättning att objektiva kriterier tillämpas, och att ett skattesystem inte kan anses diskriminerande enbart av det skälet att det endast är tillämpligt på importerade bilar, när ingen inhemsk tillverkning förekommer [28] eller enbart av det skälet att den kategori som är föremål för den mest tyngande beskattningen uteslutande omfattar importerade produkter, särskilt från andra medlemsstater, [29] samt att medlemsstaterna fortfarande äger rätt att påföra skatt på sådana produkter som bilar, med belopp som ökar progressivt på grundval av ett objektivt kriterium, *som exempelvis cylindervolym*, under den förutsättningen att beskattningsordningen helt saknar diskriminerande eller skyddande verkan. [30]

57. Den franska regeringen har därav dragit slutsatsen att den metod för att bestämma skattemässig motorstyrka som anges i 1956 års cirkulär, vilken grundas på det objektiva kriteriet cylindervolym, och som tillämpas på samma sätt på inhemskt tillverkade och utländska bilar är förenlig med artikel 95 i fördraget. Den franska regeringen har anmärkt att sökanden inte har bevisat att 1956 års cirkulär är diskriminerande mot utomlands tillverkade bilar eller att tillämpningen av 1956 års cirkulär leder till att konsumenterna köper franska bilar med en jämförbar cylindervolym.

58. Kommissionen har hänvisat till mitt förslag till avgörande i målet Tabouillot, [31] i vilket jag anmärkte att det var uppenbart

27 — Dom av den 17 februari 1976 i mål 45/75, REWE (REG 1976, s. 181, svensk specialutgåva, volym 3, s. 25), punkt 15.

28 — Dom av den 5 april 1990 i mål C-132/88, kommissionen mot Republiken Grekland (REG 1990, s. I-1567).

29 — Domen i målet Casarin (ovan fotnot 1), punkt 21.

30 — Domen i målet Casarin, punkt 17; kursiverat i den franska regeringens yttrande.

31 — Se ovan fotnot 1.

att tillämpningen av systemet med fordonsskatt var oklar och otydlig och poängterade att ett skattesystem som är så oklart och otydligt att de nationella domstolarna inte kan bedöma om det är diskriminerande eller inte gör det omöjligt för skattskyldiga att åberopa artikel 95, och ett sådant system måste därför enbart av det skälet anses strida mot artikel 95.[32] Kommissionen anser att svaret på den nationella domstolens frågor står att finna i nämnda förslag till avgörande, i den meningen att det inte kan garanteras att det franska systemet överensstämmer med artikel 95 i fördraget, eftersom det hela tiden och på ett allvarligt sätt är oklart och otydligt.

59. Kommissionen har närmare bestämt anfört att den inte kan avgöra om kriterierna för tillämpning av den oförmånliga beräkningen enligt 1956 års cirkulär, vad avser fordon som godkänts i enskilda förfaranden från och med den 1 januari 1978, är neutrala och objektiva såsom krävs i artikel 95 i fördraget. Denna bedömning är beroende av huruvida de nationella myndigheterna anser att fordonet överensstämmer med eller är likvärdigt med ett typgodkänt fordon, men den franska regeringen har inte lämnat några uppgifter om vilka kriterier som tillämpas i detta avseende.

60. Kommissionen har även anmärkt att de franska myndigheterna verkar ställa särskilt höga krav vad avser bevisning om de tekniska data som krävs vid tillämpningen av formeln i 1977 års cirkulär för fordon i enskilda förfaranden. Kommissionen ställer sig frågande till om dessa beviskrav verkligen är relevanta med hänsyn till det eftersträvade målet och framför allt om de är proportionerliga.

61. Kommissionen har anfört andra argument vad avser frågan huruvida 1977 års cirkulär är förenligt med gemenskapsrätten, och särskilt förhållandet att begränsningen av faktor K har bibehållits för vissa typer av fordon. Dessa anmärkningar synes grundas på en missuppfattning, vilken är helt förståelig med hänsyn till begäran om förhandsavgörande, nämligen att den skattemässiga motorstyrkan för Yves Tarantiks Jaguar har beräknats enligt formeln i 1977 års cirkulär, med en begränsning av faktor K. Dessa anmärkningar saknar således betydelse i förevarande mål. Som nämnts ovan har kommissionen för avsikt att inleda ett fördragsbrottsförfarande vad avser just denna aspekt av nuvarande tillämpning av 1977 års cirkulär. Ett sådant förfarande är helt klart ett lämpligare forum för att avgöra huruvida tillämpningen är lagenlig än detta mål om för-

32 — Punkterna 34 och 35.

handsavgörande, eftersom frågan inte är aktuell vid den nationella domstolen.

62. Omständigheten att vissa av kommissionens argument har grundats på en missuppfattning av de bakomliggande omständigheterna i målet vid den nationella domstolen visar tydligt på svårigheterna i förevarande mål. Två avgörande frågor hade fortfarande inte givits fullödig belysning när det skriftliga förfarandet avslutades, nämligen huruvida den skattemässiga motorstyrkan för Yves Tarantiks bil hade bestämts enligt 1956 års cirkulär eller enligt 1977 års cirkulär, och om denna bil är typgodkänd eller om den har godkänts i ett enskilt förfarande. På båda punkter framgår av begäran om förhandsavgörande att den nationella domstolen har ställt sina frågor på felaktig grund, varför parterna inte har kunnat argumentera på lämpligt sätt. Mot denna bakgrund framstår det inte som lämpligt att i detalj behandla frågan om förhållandet mellan dessa två system. Jag kommer i stället att nöja mig med att lämna följande anmärkningar vad avser hur otydlig och oklar den nationella lagstiftningen är. Jag har för övrigt redan framfört nästan samma anmärkningar i mitt förslag till avgörande i målet Tabouillot.

63. Det framgår klart av domstolens rättspraxis att progressiv beskattning är tillåten, förutsatt att den är neutral i de verkningar den får för inhemska respektive importerade varor. I fråga om motorfordon gäller neutralitetskravet också för metoden att bestämma motorstyrka. När två olika metoder tillämpas som leder till skillnader i beskattning, måste systemet vara neutralt. Reglerna som avgör valet av metod skall vara baserade på objektiva kriterier som inte diskriminerar likvärdiga importerade produkter och som inte skyddar den inhemska produktionen.

64. Det är inte alls klart att det franska systemet uppfyller dessa krav, och det förefaller dessutom som om den faktiska tillämpningen av systemet inte är klar och tydlig. Tillämpningsområdet för de två cirkulären är på intet sätt lätt att utläsa, förhållandet mellan de två systemen är komplicerat och otydligt, och det synes inte förekomma några objektiva kriterier som reglerar den skönsmässiga bedömning som sker i fråga om vilket cirkulär som skall tillämpas på olika bilar. Domstolen har fastslagit att, när ett system inte är klart och tydligt, det åligger den berörda medlemsstaten att bevisa att systemet i fråga inte kan medföra några diskriminerande verkningar.[33] Även om detta uttalande gjordes i ett mål om fördragsbrott, enligt artikel 169 i fördraget, är det uppenbart att det är allmängiltigt. Artikel 95 i fördraget har direkt effekt och kan därför åberopas vid de nationella domstolarna. Ett skatte-

33 — Domar av den 26 juni 1991 i mål C-152/89, kommissionen mot Storhertigdömet Luxemburg (REG 1991, s. I-3141; svensk specialutgåva volym 11), punkt 25, och i mål C-153/89, kommissionen mot Belgien (REG 1991, s. I-3171), punkt 16.

system som är så oklart och otydligt att de nationella domstolarna inte kan bedöma om det är diskriminerande eller inte gör det omöjligt för skattskyldiga att åberopa artikel 95. Ett sådant system måste därför enbart av det skälet anses strida mot artikel 95. Verkan av förbudet mot skattediskriminering skulle på ett avgörande sätt kunna begränsas om en medlemsstat tilläts att införa eller bibehålla ett skattesystem som är oklart och otydligt, i synnerhet då skatten är differentierad och progressiv samt tas ut på en produkt som är mycket skattekänslig och som är föremål för en omfattande internationell handel, såsom fallet är med bilar.

Den tredje frågan: Kan skatten uppbäras?

65. Den nationella domstolen vill genom sin tredje fråga få veta om, för det fall att skatten strider mot artikel 95 i fördraget, en bilägare vars fordon har en motorstyrka på mer än 100 kW har rätt att underlåta att betala skatten.

66. Hänvisningen till fordon med en högre motorstyrka än 100 kW saknar även här relevans för målet vid den nationella domstolen: begränsningen till 100 kW är endast av betydelse för vissa fordon med högre motorstyrka, vars skattemässiga motorstyrka beräknas enligt 1977 års cirkulär, och som inte omfattas av 1991 års cirkulär. Eftersom den skattemässiga motorstyrkan för Yves Tarantiks fordon inte har beräknats enligt 1977 års cirkulär, ger ett svar på frågan inte den nationella domstolen någon ledning i det mål som den har att avgöra.

67. Jag önskar ändå kort anmärka att det tydligt framgår av domstolens rättspraxis att myndigheterna inte kan uppbära skatter som funnits strida mot artikel 95 i fördraget och att de skattskyldiga kan kräva återbetalning av inbetalda skatter. Ansökningar om återbetalning omfattas av tillämpliga nationella regler, vilka inte får vara ogynnsammare än de regler som tillämpas på liknande interna krav eller göra det omöjligt eller onödigt svårt att i praktiken utöva de rättigheter som de nationella domstolarna skall garantera. [34]

34 — Se exempelvis domen i målet Deville (ovan fotnot 18), punkt 12.

Förslag till avgörande

68. Av ovan anförda skäl är det tveksamt om samtliga frågor som ställts av Tribunal de grande instance de Meaux är av relevans för dess avgörande. Det går emellertid att svara på frågorna, eventuellt omformulerade, på följande sätt:

1) Det är den nationella domstolen som mot bakgrund av domstolens dom av den 30 november 1995 i mål C-113/94, Casarin (REG 1995, s. I-4203), skall bedöma om skattens progressivitet mellan den skatteklass som ett importerat fordon med mer än 18 CV tillhör och den klass som ett liknande fordon med 15—16 CV tillhör är diskriminerande och följaktligen strider mot artikel 95 i fördraget.

2) Artikel 95 i fördraget hindrar inte att en medlemsstat tillämpar två regelverk för att beräkna fordons skattemässiga motorstyrka, under förutsättning att valet mellan dessa två regelverk sker enligt objektiva kriterier som inte är diskriminerande för likartade importerade produkter och inte skyddar den inhemska produktionen. Om det emellertid finns oklarheter i en medlemsstats system för beräkning av fordons motorstyrka i skattehästkrafter, skall medlemsstaten inför den nationella domstolen bevisa att systemet inte medför någon diskriminering.

3) Skatt som har bedömts strida mot artikel 95 i fördraget kan inte lagenligt drivas in av de offentliga myndigheterna, och om den har erlagts skall den återbetalas. Ansökningar om återbetalning omfattas av tillämpliga nationella regler, vilka inte får vara ogynnsammare än de regler som tillämpas på liknande interna krav eller göra det omöjligt eller onödigt svårt att i praktiken utöva de rättigheter som de nationella domstolarna skall garantera.