DOMSTOLENS DOM
9. maj 1985 *

I sag 112/84

angående en anmodning, som Tribunal de Grande Instance de Belfort i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag

Michel Humblot

mod

Direktøren for skatteadministrationen

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 95,

har

DOMSTOLEN

sammensat af afdelingsformanden G. Bosco, fungerende præsident, dommerne P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot og R. Joliet,

generaladvokat: P. VerLoren van Themaat
justitssekretær: fuldmægtig D. Louterman

efter at der er afgivet indlæg

— for sagsøgeren af advokat Y. Canus, Mulhouse,

— for den franske regering af Ph. Pouzoulet som befuldmægtiget,

— for Kommissionen for De europæiske Fællesskaber af G. Berardis som befuldmægtiget,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 20. marts 1985,

afsagt følgende

* Processprog: Fransk.

DOM

(Sagsfremstillingen udelades)

Præmisser

1 Ved dom af 17. april 1984, indgået til Domstolen den 26. april 1984, har tribunal de grande instance de Belfort i medfør af EØF-traktatens artikel 177 stillet et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af EØF-traktatens artikel 95.

2 Dette spørgsmål er blevet rejst under en sag mellem Humblot og direktøren for skatteadministrationen vedrørende et krav om tilbagebetaling af den for visse køretøjer gældende særskat, som Humblot har betalt.

3 Det fremgår af sagens akter, at der i Frankrig findes to former for årlige afgifter på motorkøretøjer: dels en differentieret afgift på biler, hvis afgiftspligtige motorkraft (CV) er lavere end eller lig med 16 CV, og dels en særskat for køretøjer, hvis afgiftspligtige motorkraft er højere end 16 CV. Mens den differentierede afgift stiger progressivt og kontinuerligt i forhold til køretøjernes afgiftspligtige motorkraft, andrager særskatten et fast beløb, der er væsentlig højere.

4 I 1982 erhvervede Humblot en bil, hvis afgiftspligtige motorkraft er 36 CV. For at kunne køre i denne bil har Humblot måttet betale den særlige afgift, som på det tidspunkt var 5 000 FF. Efter at have betalt dette beløb indgav Humblot klage til afgiftsmyndighederne for at opnå tilbagebetaling af forskellen mellem dette beløb og den højeste differentierede afgift, som da var 1 100 FF.

5 Efter at hans klage var blevet afvist, indstævnede Humblot generaldirektøren for skatteadministrationen for tribunal de grande instance de Belfort. Sagsøgeren har til støtte for sin påstand påberåbt sig, at opkrævningen af den særlige afgift er i strid med traktatens artikler 30 og 95.

6 Denne argumentation har givet tribunal de grande instance de Belfort anledning til at stille Domstolen følgende spørgsmål:

»Skal artikel 95 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, eventuelt sammenholdt med andre bestemmelser i traktaten og/eller med en hvilken som helst grundsætning i nævnte traktat, fortolkes således, at den er til hinder for — i bekræftende fald på hvilke betingelser — at en medlemsstat pålægger en anden medlemsstats produkter en særskat, når sådanne produkter ikke fremstilles inden for førstnævnte medlemsstats område, men må antages at være lignende eller at konkurrere med medlemsstatens egne produkter i den i Domstolens praksis forudsatte betydning? Hjemler traktatens artikel 95 således mulighed for, at en medlemsstat kan pålægge særlige afgifter som den, Frankrig har indført på køretøjer med mere end 16 CV, når der ikke i det pågældende land, men derimod i andre EF-lande, fremstilles sådanne køretøjer?«

7 Det fremgår af sagens akter, at spørgsmålet i det væsentlige går ud på, om artikel 95 forbyder at pålægge biler over en vis afgiftspligtig motorkraft en fast særlig afgift, som er flere gange højere end den højeste progressive afgift, der skal betales for biler under denne afgiftspligtige motorkraft, når det kun er indførte biler, navnlig fra andre medlemsstater, der rammes af den særlige afgift.

8 Humblot har i sit indlæg for Domstolen lagt vægt på, at den særlige afgift kun rammer indførte køretøjer, eftersom der ikke findes nogen fransk fremstillet bil, hvis afgiftspligtige motorkraft er højere end 16 CV. Ifølge Humblot er biler med 16 CV eller mindre og biler med mere end 16 CV fuldt ud sammenlignelige med hensyn til ydeevne, pris og energiforbrug. Under disse omstændigheder og ved kun at pålægge indførte biler en særlig afgift, som er langt højere end den differentierede afgift, har den franske stat ifølge Humblot indført en forskelsbehandling, som er i strid med traktatens artikel 95.

9 Den franske regering har anført, at hverken artikel 95, stk. 1 eller stk. 2 er til hinder for at pålægge en særlig afgift. Denne pålægges kun luksusbiler, som ikke er lignende i den i traktatens artikel 95, stk. 1 forudsatte betydning i forhold til biler, som er pålagt den differentierede afgift. I øvrigt har den franske regering erkendt, at nogle biler med 16 CV eller mindre og andre med mere end 16 CV står i det i traktatens artikel 95, stk. 2, omhandlede konkurrenceforhold. Den særlige afgift er dog ikke i strid med sidstnævnte bestemmelse, da det ikke er

godtgjort, at den har en beskyttende virkning for den indenlandske produktion. Der er ingen beviser for, at den forbruger, som eventuelt lader sig afholde fra at købe en bil med mere end 16 CV, vil købe en bil med 16 CV eller mindre af fransk fabrikat.

10 Kommissionen har anført, at den særlige afgift er i strid med traktatens artikel 95, stk. 1. Alle biler er uanset deres afgiftpligtige motorkraft lignende ifølge Domstolens praksis. Når det forholder sig således, kan en medlemsstat ikke længere indføre en forskelsbehandling mellem indførte biler og indenlandske biler. Den eneste undtagelse er det tilfælde, at en medlemsstat beskatter også identiske varer forskelligt, men under anvendelse af neutrale kriterier, som er i overensstemmelse med økonomiske politiske formål, der er forenelige med traktaten, og uden forskelsbehandling mellem indenlandske og indførte varer. Kriteriet afgiftspligtig motorkraft, som Frankrig har valgt, er imidlertid ikke tilpasset et økonomisk politisk formål som f.eks. hårdere beskatning af luksusvarer eller af biler med et højere energiforbrug. Under disse omstændigheder er den særlige afgift, som er næsten fem gange højere end den højeste differentierede afgift, og som kun rammer indførte biler uden at have et økonomisk politisk formål, der er foreneligt med traktaten, i strid med traktatens artikel 95, stk. 1.

11 Endelig har Det forenede Kongeriges regering anført, at biler med mere end 16 CV konkurrerer med visse biler med lavere afgiftspligtig motorkraft. Den særlige afgift er således i strid med traktatens artikel 95, stk. 2, fordi dens betydelige størrelse bevirker, at forbrugerne vælger de dyreste franske biler fremfor indførte.

12 Det må først fremhæves, at medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin stadig frit for produkter som biler kan indføre en afgiftsordning, hvis satser stiger progressivt efter et objektivt kriterium som f.eks. den afgiftspligtige motorkraft, som kan bestemmes på forskellige måder.

13 Et sådant internt afgiftssystem er dog kun lovligt i henhold til artikel 95, såfremt det ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning.

14 Dette gælder ikke en ordning som den, der er tale om i hovedsagen. Ved denne ordning er der indført to forskellige afgifter, den ene differentieret og progressivt stigende for biler, der ikke når op på en bestemt afgiftspligtig motorkraft, den anden for biler, som overskrider denne, og med et fast beløb, der er næsten fem gange højere end den højeste differentierede afgift. Selv om den ikke opstiller nogen formel sondring alt efter varernes oprindelse, frembyder en sådan ordning diskriminatorisk eller beskyttende træk, som er i strid med artikel 95. Den afgiftspligtige motorkraft, som er bestemmende for, om den særlige afgift opkræves, er fastsat på et sådant niveau, at kun indførte biler, navnlig fra andre medlemsstater, pålægges denne særlige afgift, mens alle biler af indenlandsk fabrikat er omfattet af den betydeligt gunstigere differentierede afgiftsordning.

15 Hvis man antog, at den særlige afgifts størrelse ikke blev taget i betragtning, ville den forbruger, der søgte en bil, anstille sammenligninger bl.a. med hensyn til størrelse, komfort, reel motorkraft, vedligeholdelsesudgifter, levetid, energiforbrug og pris, og naturligvis være i stand til at vælge mellem biler, som ligger under og biler, som ligger over den afgørende grænse for afgiftspligtig motorkraft, som er fastsat i den franske lov. Imidlertid betyder pålæggelse af den særlige afgift en forøgelse af beskatningen, som er langt betydeligere end den, der følger af overgang fra en kategori biler til en anden i et progressivt afgiftssystem med afbalancerede afgiftstrin, som den differentierede afgift. Denne yderligere afgiftsbyrde kan ophæve de fordele, som visse biler indført fra andre medlemsstater kan have fra et forbrugersynspunkt i forhold til tilsvarende biler af indenlandsk fabrikat, så meget desto mere, som den må erlægges i adskillige år. I dette omfang begrænser den særlige afgift den konkurrence, som de indenlandske biler er udsat for, og der er derfor i strid med det neutralitetsprincip, som gælder for interne afgifter.

16 På baggrund af de foregående betragtninger vil den nationale rets spørgsmål være at besvare således, at traktatens artikel 95 forbyder, at der pålægges biler over en vis afgiftspligtig motorkraft en fast særskat, som er flere gange større end den højeste progressive afgift, som skal betales for køretøjer under denne afgiftspligtige motorkraft, når det kun er importerede køretøjer, navnlig fra andre medlemsstater, der rammes af særskatten.

Sagens omkostninger

17 De udgifter, der er afholdt af den franske regering, Det forenede Kongeriges og Kommissionen for De europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke godtgøres. Da sagens behandling i forhold til parterne i hovedsagen udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN

vedrørende det spørgsmål, som er forelagt den af tribunal de grande instance de Belfort ved dom af 17. april 1984, for ret:

Traktatens artikel 95 forbyder, at der pålægges køretøjer over en vis afgiftspligtig motorkraft en fast særskat, som er flere gange større end den højeste progressive afgift, som skal betales for køretøjer under denne afgiftspligtige motorkraft, når det kun er importerede køretøjer, navnlig fra andre medlemsstater, der rammes af særskatten.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 9. maj 1985.

P. Heim G. Bosco

Justitssekretær Afdelingsformand fungerende præsident