ARREST VAN HET HOF
9 mei 1985 *

In zaak 112/84,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van het Tribunal de grande instance te Belfort, in het aldaar aanhangig geding tussen

Michel Humblot

en

Directeur des services fiscaux,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 95 EEG-Verdrag,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE,

samengesteld als volgt: G. Bosco, president van de Eerste kamer, waarnemend voor de president van het Hof, P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot en R. Joliet, rechters,

advocaat-generaal: P. VerLoren van Themaat
griffier: D. Louterman, administrateur

gelet op de opmerkingen van

— verzoeker in het hoofdgeding, vertegenwoordigd door Y. Canus, advocaat te Mulhouse,

— de Franse regereing, vertegenwoordigd door Ph. Pouzoulet als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door G. Berardis als gemachtigde,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal, genomen ter terechtzitting van 20 maart 1985,

het navolgende

* Procestaal: Frans.

ARREST

(omissis)

In rechte

1 Bij vonnis van 17 april 1984, ingekomen ten Hove op 26 april 1984, heeft het Tribunal de grande instance te Belfort krachtens artikel 177 EEG-Verdrag een prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van artikel 95 EEG-Verdrag.

2 Deze vraag is gerezen in een geschil tussen Michel Humblot en de directeur général des impôts, inzake een vordering van Humblot tot terugbetaling van door hem betaalde bijzondere motorrijtuigenbelasting.

3 Blijkens het dossier bestaan er in Frankrijk twee verschillende jaarlijkse motorrijtuigenbelastingen: een differentiële belasting op motorrijtuigen met een fiscaal vermogen van 16 pk of minder, en een bijzondere belasting op motorrijtuigen met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk. De differentiële belasting stijgt progressief en regelmatig met het fiscaal vermogen van het motorrijtuig, terwijl de bijzondere belasting een vast bedrag omvat dat aanzienlijk hoger is.

4 Humblot werd in 1981 eigenaar van een motorrijtuig met een fiscaal vermogen van 36 pk. Om dit in het verkeer te kunnen brengen, moest Humblot de bijzondere belasting — toentertijd FF 5 000 — betalen. Toen hij deze belasting had betaald, vorderde Humblot van de belastingadministratie terugbetaling van het verschil tussen dit bedrag en het hoogste bedrag van de differentiële belasting, op dat ogenblik FF 1 100.

5 Toen zijn verzoek werd afgewezen, dagvaardde hij de directeur général des impôts voor het Tribunal de grande instance te Belfort, stellende dat de heffing van de bijzondere belasting in strijd was met de artikelen 30 en 95 EEG-Verdrag.

6 Dit argument vormde voor het Tribunal de grande instance aanleiding, het Hof de volgende prejudiciële vraag te stellen:

„Moet artikel 95 EEG-Verdrag, eventueel in samenhang met andere bepalingen van dit Verdrag en/of daarin vervatte grondbeginselen, in die zin worden uitgelegd, dat het in de weg staat — en eventueel, op welke voorwaarden — aan de heffing door een Lid-Staat van een specifieke belasting op produkten uit een andere Lid-Staat, die eerstgenoemde staat niet zelf produceert, wanneer deze produkten in de zin van 's Hofs rechtspraak gelijksoortig zijn of concurreren met zijn eigen produkten? Laat met name artikel 95 toe, dat een Lid-Staat specifieke belastingen, zoals de in Frankrijk ingestelde bijzondere belasting, heft op motorrijtuigen van meer dan 16 pk, wanneer in die Lid-Staat anders dan in sommige andere landen van de Gemeenschap dergelijke motorrijtuigen niet worden geproduceerd?"

7 Blijkens het dossier wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 95 EEG-Verdrag verbiedt motorrijtuigen met meer dan een bepaald fiscaal vermogen te onderwerpen aan een vaste bijzondere belasting waarvan het bedrag verscheidene malen hoger is dan het hoogste bedrag van de progressieve belasting die verschuldigd is voor motorrijtuigen die dat fiscaal vermogen niet overschrijden, indien door de bijzondere belasting uitsluitend — met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde motorrijtuigen worden getroffen.

8 In zijn bij het Hof ingediende opmerkingen heeft Humblot er de nadruk op gelegd, dat de bijzondere belasting enkel ingevoerde motorrijtuigen treft, daar in Frankrijk geen motorrijtuigen met een fiscaal vermogen van meer dan 16 pk worden vervaardigd. Zijns inziens zijn motorrijtuigen van 16 pk of minder qua prestatievermogen, prijs en energieverbruik volkomen vergelijkbaar met motorrijtuigen van meer dan 16 pk. Onder die omstandigheden zou de Franse Staat, door uitsluitend ingevoerde motorrijtuigen te onderwerpen aan een bijzondere belasting waarvan het bedrag veel hoger is dan dat van de differentiële belasting, een met artikel 95 strijdige discriminatie in het leven hebben geroepen.

9 Volgens de Franse regering evenwel staan de eerste noch de tweede alinea van artikel 95 aan de heffing van de bijzondere belasting in de weg. Deze wordt immers slechts geheven over luxe-motorrijtuigen, die niet gelijksoortig zouden zijn — in de zin van artikel 95, eerste alinea, EEG-Verdrag — met motorrijtuigen waarvoor de differentiële belasting verschuldigd is. De Franse regering is het er wel mee eens, dat tussen bepaalde motorrijtuigen van 16 pk of minder en motorrijtuigen van meer dan 16 pk een mededingingsverhouding als bedoeld in artikel 95, tweede alinea, bestaat. De bijzondere belasting zou evenwel niet strijdig zijn met

deze bepaling, daar niet is aangetoond dat de nationale produktie erdoor wordt beschermd. Niets zou er immers op wijzen, dat een consument die eventueel wordt afgebracht van zijn plan om een motorrijtuig van meer dan 16 pk te kopen, een motorrijtuig van 16 pk of minder van Franse makelij zal kopen.

10 De Commissie acht de bijzondere belasting strijdig met artikel 95, eerste alinea, EEG-Verdrag. Volgens de rechtspraak van het Hof zouden immers alle motorrijtuigen, ongeacht hun fiscaal vermogen, gelijksoortig zijn. Dit zou betekenen, dat een Lid-Staat niet mag discrimineren tussen ingevoerde en nationale motorrijtuigen. De enige uitzondering zou gelden voor het geval waarin een Lid-Staat produkten — ook identieke — verschillend belast op grond van objectieve criteria die voldoen aan de doelstellingen van een met het EEG-Verdrag verenigbaar economisch beleid, zonder dat tussen nationale en ingevoerde produkten wordt gediscrimineerd. In casu echter zou het Franse criterium van het fiscaal vermogen niet beantwoorden aan een doelstelling van economisch beleid, zoals het zwaarder belasten van luxegoederen of motorrijtuigen met een hoog energieverbruik. Onder die omstandigheden zou de bijzondere belasting, waarvan het bedrag nagenoeg vijf maal hoger is dan het hoogste bedrag van de differentiële belasting en die uitsluitend ingevoerde motorrijtuigen treft, zonder dat daarmee een met het EEG-Verdrag verenigbaar doel van economisch beleid wordt nagestreefd, in strijd zijn met artikel 95, eerste alinea, EEG-Verdrag.

11 De regering van het Verenigd Koninkrijk is van oordeel, dat er een concurrentieverhouding bestaat tussen motorrijtuigen van meer dan 16 pk en bepaalde motorrijtuigen met een kleiner fiscaal vermogen. Zij acht de bijzondere belasting strijdig met artikel 95, tweede alinea, EEG-Verdrag, nu het bedrag ervan de kopers van ingevoerde motorrijtuigen doet overstappen naar Franse modellen uit de topklasse.

12 Vooreerst zij erop gewezen, dat de Lid-Staten bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht vrij blijven om produkten als motorrijtuigen te onderwerpen aan een verkeersbelasting, die progressief stijgt volgens een objectief criterium als het fiscaal vermogen, dat op verschillende wijzen kan worden vastgesteld.

13 Een dergelijke binnenlandse belasting verdraagt zich evenwel slechts met artikel 95 EEG-Verdrag, voor zover zij geen discriminerende of beschermende werking heeft.

14 Dit is met de litigieuze regeling niet het geval. Zij voorziet immers in twee verschillende belastingen: een differentiële, die progressief stijgt, voor motorrijtuigen die een bepaald fiscaal vermogen niet overschrijden, en een andere, voor motorrijtuigen die dat vermogen overschrijden, waarvan het bedrag nagenoeg vijf maal hoger is dan het hoogste bedrag van de differentiële belasting. Hoewel deze regeling formeel geen onderscheid maakt naar gelang van de oorsprong van de produkten, heeft zij onmiskenbaar met artikel 95 EEG-Verdrag strijdige discriminerende en beschermende trekken. Het fiscaal vermogen dat de heffing van de bijzondere belasting bepaalt, is immers op een zodanig niveau vastgesteld, dat uitsluitend — met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde motorrijtuigen door die bijzondere belasting worden getroffen, terwijl voor alle binnenslands geproduceerde motorrijtuigen de duidelijk gunstiger regeling van de differentiële belasting geldt.

15 Indien overwegingen verband houdend met de hoogte van de bijzondere belasting geen rol speelden, zou de consument bij het zoeken naar motorrijtuigen die qua grootte, comfort, reëel vermogen, onderhoudskosten, levensduur, verbruik en prijs vergelijkbaar zijn, uiteraard kiezen tussen motorrijtuigen waarvan het fiscaal vermogen boven de kritieke, in de Franse wet vastgelegde drempel ligt, en motorrijtuigen met een kleiner fiscaal vermogen. De belastingverhoging waartoe de heffing van de bijzondere belasting aanleiding geeft is evenwel veel groter dan de verhoging die onder de regeling van een progressieve belasting met evenwichtige tariefverschillen, zoals die van de differentiële belasting, uit de overgang van de ene naar de andere categorie motorrijtuigen voortvloeit. De voordelen die bepaalde uit andere Lid-Staten ingevoerde motorrijtuigen voor de consument kunnen hebben, ten opzichte van vergelijkbare binnenslands vervaardigde motorrijtuigen, worden door deze bijkomende last tenietgedaan, te meer daar zij gedurende meerdere jaren wordt geheven. In zoverre beperkt de bijzondere belasting de mededinging waaraan laatstgenoemde motorrijtuigen zijn onderworpen, en is zij in strijd met het beginsel van neutraliteit van binnenlandse belastingen.

16 Op grond van het voorgaande moet de vraag van de verwijzende rechter aldus worden beantwoord, dat artikel 95 EEG-Verdrag verbiedt, motorrijtuigen met meer dan een bepaald fiscaal vermogen te onderwerpen aan een vaste bijzondere belasting waarvan het bedrag verscheidene malen hoger is dan het hoogste bedrag van de progressieve belasting die verschuldigd is voor motorrijtuigen die dat fiscale vermogen niet overschrijden, indien door die bijzondere belasting uitsluitend — met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde motorrijtuigen worden getroffen.

Kosten

17 De kosten door de Franse regering, de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening hunner opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE,

uitspraak doende op de door het Tribunal de grande instance te Belfort bij vonnis van 17 april 1984 gestelde vraag, verklaart voor recht:

Artikel 95 van het Verdrag verbiedt, motorrijtuigen met meer dan een bepaald fiscaal vermogen te onderwerpen aan een vaste bijzondere belasting waarvan het bedrag verscheidene malen hoger is dan het hoogste bedrag van de progressieve belasting die verschuldigd is voor motorrijtuigen die dat fiscaal vermogen niet overschrijden, indien door die bijzondere belasting uitsluitend — met name uit andere Lid-Staten — ingevoerde motorrijtuigen worden getroffen.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 9 mei 1985.

De griffier

P. Heim

De president van de Eerste kamer

G. Bosco

waarnemend voor de president van het Hof