YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
9 päivänä toukokuuta 1985 *

Asiassa 112/84,

jonka Tribunal de grande instance de Belfort on saattanut ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen ensin mainitussa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Michel Humblot

vastaan

Directeur des services fiscaux

ennakkoratkaisun ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentin tehtäviä hoitava jaoston puheenjohtaja G. Bosco sekä tuomarit P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot ja R. Joliet,

julkisasiamies: P. VerLoren van Themaat,
kirjaaja: hallintovirkamies D. Louterman,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet:

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

– kantaja, edustajanaan asianajaja Y. Canus, Mulhouse,

– Ranskan hallitus, asiamiehenään Ph. Pouzoulet,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään G. Berardis,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.3.1985 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Tribunal de grande instance de Belfort on esittänyt 17.4.1984 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 26.4.1984, ETY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen ETY:n perustamissopimuksen 95 artiklan tulkinnasta.

2 Kysymys on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Michel Humblot ja directeur général des impôts ja joka koskee tietyille ajoneuvoille määrätyn Humblotin suorittaman erityisveron palauttamista koskevaa pyyntöä.

3 Oikeudenkäyntiasiakirjoista käy ilmi, että Ranskassa on kaksi erilaista vuosittain suoritettavaa moottoriajoneuvoveroa: toisaalta porrastettu vero, joka määrätään autoille, joiden verotuksellinen teho (puissance fiscale) on enintään 16 hv, ja toisaalta erityisvero, joka kannetaan autoista, joiden verotuksellinen teho on suurempi kuin 16 hv. Porrastettu vero nousee progressiivisesti ja jatkuvasti ajoneuvon verotuksen perusteena olevan tehon mukaan, kun taas erityisveron määrä on kiinteä ja selvästi edellä mainittua suurempi.

4 Vuonna 1981 Humblot hankki omistukseensa auton, jonka verotuksellinen oleva teho on 36 hv. Voidakseen ottaa tämän ajoneuvon liikenteeseen Humblot joutui suorittamaan erityisveron, jonka määrä oli sillä hetkellä 5 000 Ranskan frangia. Maksettuaan kyseisen määrän Humblot valitti verohallinnolle ja pyysi palauttamaan tämän määrän ja porrastetun veron

korkeimman määrän välisen erotuksen, jonka määrä oli silloin 1 100 Ranskan frangia.

5 Kun valitus oli hylätty, Humblot nosti kanteen directeur général des impôts'ta vastaan Tribunal de grande instance de Belfortissa. Kanteensa tueksi kantaja väitti, että erityisveron kantaminen oli perustamissopimuksen 30 ja 95 artiklan vastaista.

6 Tämän väitteen johdosta Tribunal de grande instance de Belfort on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan kysymyksen:

"Onko Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen 95 artiklaa, mahdollisesti yhdessä perustamissopimuksen minkä tahansa muun määräyksen tai minkä tahansa perusperiaatteen tai molempien kanssa, tulkittava siten, että sen määräykset estävät – ja jos estävät, millä edellytyksillä – jäsenvaltiota määräämästä erityisveroa sellaisille muiden jäsenvaltioiden tuotteille, joita se ei itse valmista mutta jotka yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti oletettavasti ovat samanlaisia kuin sen omat tuotteet tai niiden kanssa kilpailevia? Sallitaanko perustamissopimuksen 95 artiklassa erityisesti, että jäsenvaltio määrää sellaisia erityisveroja kuin 16 hv:n verotuksellisen tehon ylittäville ajoneuvoille Ranskassa käyttöön otettu erityisvero, kun tällaisia ajoneuvoja ei valmisteta Ranskassa toisin kuin tietyissä muissa yhteisön maissa?"

7 Oikeudenkäyntiasiakirjoista käy ilmi, että kysymyksellä pyritään pääasiallisesti ratkaisemaan, kielletäänkö 95 artiklassa teholtaan tietyn tason ylittävistä autoista kannettava kiinteä erityisvero, jonka määrä on moninkertainen teholtaan tämän tason alittavista autoista kannettavaan korkeimpaan progressiiviseen veroon verrattuna, kun erityisvero kohdistuu ainoastaan tuontiautoihin ja erityisesti muista jäsenvaltioista tuotuihin autoihin.

8 Yhteisöjen tuomioistuimelle esittämissään huomautuksissa Humblot korosti sitä, että erityisvero koskee ainoastaan maahan tuotuja ajoneuvoja, koska sellaisia ranskalaisia ajoneuvoja ei ole, joiden verotuksellinen teho on suurempi kuin 16 hv. Humblot katsoo kuitenkin, että ajoneuvot, joiden teho on enintään 16 hv, ja ajoneuvot, joiden teho on suurempi kuin 16 hv, ovat suorituskyvyltään, hinnaltaan ja energiankulutukseltaan täysin toisiinsa rinnastettavia. Näissä olosuhteissa Ranskan valtio on harjoittanut perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista syrjintää määräämällä yksinomaan maahan tuoduille ajoneuvoille erityisveron, joka on paljon korkeampi kuin porrastettu vero.

9 Ranskan hallitus puolestaan arvioi, että erityisveron soveltamista eivät estä 95 artiklan ensimmäisen kohdan eivätkä toisen kohdan määräykset. Tosiasiallisesti vero koskee ainoastaan loistoautoja, jotka eivät ole perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan mukaisesti samanlaisia kuin autot, joista kannetaan porrastettua veroa. Lisäksi Ranskan hallitus myöntää, että tietyt ajoneuvot, joiden teho on enintään 16 hv, ja tietyt ajoneuvot, joiden teho on suurempi kuin 16 hv, ovat perustamissopimuksen 95 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetussa kilpailuasemassa. Erityisvero ei kuitenkaan ole viimeksi mainitun kohdan vastainen, koska ei voida osoittaa, että sillä olisi kotimaista tuotantoa suojelevaa vaikutusta. Millään tavalla ei ole osoitettu, että kuluttaja, joka mahdollisesti luopuu yli 16 hv:n ajoneuvon hankinnasta, ostaisi ranskalaisvalmisteisen ajoneuvon, jonka teho on enintään 16 hv.

10 Komissio katsoo, että erityisvero on perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan vastainen. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella kaikki autot ovat samankaltaisia niiden verotuksellisesta tehosta riippumatta. Näin ollen jäsenvaltio ei voi enää harjoittaa maahan tuotujen ja kotimaisten ajoneuvojen välillä syrjintää. Ainoa poikkeus koskee tapauksia, joissa jäsenvaltio verottaa eri tavalla tuotteita, jotka voivat myös olla samankaltaisia, soveltamalla perustamissopimuksen kanssa yhteensoveltuvien talouspoliittisten tavoitteiden mukaisia neutraaleja perusteita aiheuttamatta kotimaisten ja maahantuotujen tuotteiden välistä syrjintää. Komission mukaan esillä olevassa asiassa verotukselliseen tehoon perustuva kriteeri, jota Ranska soveltaa, ei kuitenkaan palvele sellaista talouspoliittista tavoitetta kuin ylellisyystuotteiden tai paljon energiaa kuluttavien ajoneuvojen korkeampaa verotusta. Näin ollen erityisvero, joka on lähes viisinkertainen verrattuna korkeimpaan porrastetun veron määrään ja joka määrätään ainoastaan maahan tuoduille ajoneuvoille ilman, että sillä palvellaan perustamissopimuksen kanssa yhteensoveltuvaa talouspoliittista tavoitetta, on perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan vastainen.

11 Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus puolestaan esittää, että ajoneuvot, joiden teho on suurempi kuin 16 hv, kilpailevat tiettyjen pienemmän verotuksellisen tehon omaavien ajoneuvojen kanssa. Erityisvero on siten Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan perustamissopimuksen 95 artiklan toisen kohdan vastainen, koska sen suuri määrä johtaa siihen, että kuluttajat luopuvat tuontiautojen hankinnasta ranskalaisten korkeimman hintaluokan ajoneuvojen hyväksi.

12 Aluksi on korostettava, että yhteisön oikeuden nykyisessä kehitysvaiheessa jäsenvaltiot voivat vapaasti järjestää autojen kaltaisten tuotteiden liikenneverotuksen siten, että veron progressiivinen kasvu perustuu objektiivisiin kriteereihin, kuten eri tavoin määritettävissä olevaan verotukselliseen tehoon.

13 Tällainen sisäinen verotusjärjestelmä on kuitenkin 95 artiklan mukainen ainoastaan, jos sillä ei ole mitään syrjivää tai suojelevaa vaikutusta.

14 Sellainen järjestelmä, joka on pääasian kohteena, ei kuitenkaan täytä tätä edellytystä. Kyseisessä järjestelmässä sovelletaan kahta erillistä veroa, joista toinen on porrastettu ja progressiivisesti nouseva tietyn verotuksellisen tehon alittaviin autoihin sovellettava vero ja toinen tällaisen tehon ylittäviin autoihin sovellettava vero, joka on määrältään kiinteä ja lähes viisinkertainen porrastetun veron enimmäismäärään verrattuna. Vaikka tällaisessa järjestelmässä tuotteita ei muodollisesti erotella alkuperän perusteella, sillä on selkeästi 95 artiklan vastaisia syrjiviä tai suojelevia piirteitä. Erityisveron soveltamisen kannalta määräävä verotuksellinen oleva teho on tosiasiallisesti vahvistettu sellaiselle tasolle, että kyseistä veroa kannetaan ainoastaan tuontiautoista ja erityisesti muista jäsenvaltioista tuoduista autoista, kun taas kaikkiin kotimaassa valmistettuihin autoihin sovelletaan selvästi edullisempaa porrastettua verotusjärjestelmää.

15 Jos erityisveron määrään liittyviä näkökohtia ei olisi, erityisesti kokonsa, mukavuutensa, todellisen tehonsa, käyttökustannustensa, käyttöikänsä, kulutuksensa ja hintansa puolesta toisiinsa rinnastettavia autoja etsivät kuluttajat tekisivät luonnollisesti valintansa sellaisista autoista, joiden teho sijoittuu Ranskan lainsäädännössä verotuksen perusteena olevalle teholle säädetyn rajan alapuolelle ja yläpuolelle. Erityisveron maksuvelvollisuudesta seuraa kuitenkin verorasituksen lisäys, joka on paljon suurempi kuin siirryttäessä autoluokasta toiseen nyt kyseessä olevan porrastetun verojärjestelmän kaltaisessa progressiivisessa ja tasapainoisesti porrastetussa verojärjestelmässä. Tämä lisärasitus on omiaan poistamaan ne edut, jotka tietyillä muista jäsenvaltioista tuoduilla autoilla kuluttajien mielestä saattaa olla verrattuna vastaaviin kotimaassa valmistettuihin autoihin, erityisesti kun tätä veroa kannetaan useiden vuosien ajan. Tältä osin erityisvero vähentää kotimaisiin autoihin kohdistuvaa kilpailua ja on siten sisäisessä verotuksessa noudatettavan neutraalisuuden periaatteen vastainen.

16 Edellä esitettyjen huomioiden perusteella kansallisen tuomioistuimen kysymykseen on vastattava, että perustamissopimuksen 95 artiklassa kielletään teholtaan tietyn tason ylittävistä autoista kannettava kiinteä erityisvero, jonka

määrä on moninkertainen teholtaan tämän tason alittavista autoista kannettavaan korkeimpaan progressiiviseen veroon verrattuna, kun erityisvero kohdistuu ainoastaan tuontiautoihin ja erityisesti muista jäsenvaltioista tuotuihin autoihin.

Oikeudenkäyntikulut

17 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ranskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Tribunal de grande instance de Belfortin 17.4.1984 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

Perustamissopimuksen 95 artiklassa kielletään teholtaan tietyn tason ylittävistä autoista kannettava kiinteä erityisvero, jonka määrä on moninkertainen teholtaan tämän tason alittavista autoista kannettavaan korkeimpaan progressiiviseen veroon verrattuna, kun erityisvero kohdistuu ainoastaan tuontiautoihin ja erityisesti muista jäsenvaltioista tuotuihin autoihin.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Julistettiin Luxemburgissa 9 päivänä toukokuuta 1985.

P. Heim
kirjaaja

G. Bosco
presidentin tehtäviä hoitava
ensimmäisen jaoston puheenjohtaja