DOMSTOLENS DOM
av den 9 maj 1985*

I mål 112/84

har Tribunal de grande instance i Belfort till domstolen gett in en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 177 i EEG-fördraget i det mål som pågår vid den nationella domstolen mellan

Michel Humblot

och

Directeur des services fiscaux.

Begäran avser tolkningen av artikel 95 i EEG-fördraget.

DOMSTOLEN

sammansatt av avdelningsordföranden G. Bosco, tf. ordförande, samt domarna P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot och R. Joliet,

generaladvokat: P. VerLoren van Themaat,
justitiesekreterare: byrådirektör D. Louterman,

som beaktat yttrandena från

— sökanden genom advokaten Y. Canus, Mulhouse,

— den franska regeringen, genom Ph. Pouzoulet, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom G. Berardis, i egenskap av ombud, och

som hört generaladvokatens förslag till avgörande, framlagt vid sammanträde den 20 mars 1985,

* Rättegångsspråk: franska.

meddelar följande

dom

DOMSKÄL

1 Genom dom av den 17 april 1984, som inkom till domstolen den 26 april 1984, har Tribunal de grande instance i Belfort ställt en fråga enligt artikel 177 i EEG-fördraget om tolkningen av artikel 95 i EEG-fördraget.

2 Frågan har ställts inom ramen för en tvist mellan M. Humblot och Directeur général des impôts angående en begäran om återbetalning av den särskilda skatten på vissa fordon som erlagts av M. Humblot.

3 Av handlingarna framgår att det i Frankrike finns två slag av årliga skatter på motorfordon: dels en differentierad skatt som läggs på bilar med en motorstyrka i skattehästkrafter som är lägre eller lika med 16 hk, dels en särskild skatt som läggs på fordon med en motorstyrka på över 16 hk. Under det att den differentierade skatten ökar progressivt och kontinuerligt i förhållande till fordonens motorstyrka, utgörs den särskilda skatten av ett enhetligt belopp som är väsentligt högre.

4 År 1981 blev M. Humblot ägare till en bil med en motorstyrka i skattehästkrafter på 36 hk. För att få köra denna bil måste M. Humblot betala den särskilda skatten som då uppgick till 5 000 franska franc. När M. Humblot betalat detta belopp anförde han klagomål hos skatteförvaltningen och krävde återbetalning av skillnaden mellan detta belopp och den högsta differentierade skatten som då var 1 100 franska franc.

5 Då hans krav avslogs väckte M. Humblot talan mot Directeur général des impôts vid Tribunal de grande instance i Belfort. Som stöd för sin talan gjorde sökanden gällande att uttaget av den särskilda skatten stred mot artiklarna 30 och 95 i fördraget.

6 Detta påstående föranledde Tribunal de grande instance i Belfort att ställa följande fråga till domstolen:

"Skall artikel 95 i fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, eventuellt i förening med andra bestämmelser i detta fördrag och/eller med någon grundläggande princip i detta, tolkas på så sätt att den – och i förekommande fall på vilka villkor – hindrar en medlemsstat från att

på varor från en annan medlemsstat vilka den inte själv tillverkar, men som enligt domstolens rättspraxis kan antas vara liknande eller konkurrera med de egna varorna, lägga en särskild skatt? Medger artikel 95 i fördraget att en medlemsstat belägger fordon med sådana särskilda skatter som den speciella skatt som i Frankrike påförs fordon med en motorstyrka i skattehästkrafter på över 16 hk när sådana fordon inte tillverkas i det landet men tillverkas i vissa andra länder i gemenskapen?"

7 Av handlingarna framgår att frågan i huvudsak går ut på om artikel 95 innehåller förbud mot att bilar med en motorstyrka i skattehästkrafter över en viss nivå beläggs med en särskild fast skatt som är flera gånger högre än den högsta progressiva skatt som läggs på bilar som inte når upp till denna motorstyrka när det bara är importerade bilar, särskilt från andra medlemsstater, som drabbas av den särskilda skatten.

8 M. Humblot underströk i de synpunkter som han framförde inför domstolen det faktum att den särskilda skatten bara omfattar importerade fordon, eftersom det inte finns någon fransk bil som har en motorstyrka i skattehästkrafter på över 16 hk. För M. Humblot är nämligen fordon på 16 hk eller därunder, samt fordon på mer än 16 hk, helt jämförbara i fråga om prestanda, pris och energiförbrukning. Under sådana omständigheter torde franska staten ha gjort sig skyldig till diskriminering som strider mot artikel 95 i fördraget genom att bara belägga importerade fordon med en särskild skatt som uppgår till ett väsentligt högre belopp än den differentierade skatten.

9 Den franska regeringen anser å sin sida att varken första eller andra stycket i artikel 95 utgör något hinder för tillämpningen av den särskilda skatten. Denna utkrävs i själva verket bara för lyxfordon som enligt artikel 95 första stycket i fördraget inte är liknande de bilar som beläggs med differentierad skatt. Den franska regeringen har för övrigt medgett att vissa fordon på 16 hk eller därunder, samt andra fordon på mer än 16 hk, står i ett sådant konkurrensförhållande som avses i artikel 95 andra stycket i fördraget. Den särskilda skatten torde dock inte strida mot denna bestämmelse, eftersom det inte kan bevisas att den har någon skyddande verkan på den inhemska produktionen. Det finns egentligen inget bevis för att konsumenten köper ett fransktillverkat fordon på 16 hk eller därunder sedan han eventuellt avrådts från att skaffa ett fordon på mer än 16 hk.

10 Kommissionen anser att den särskilda skatten strider mot artikel 95 första stycket i fördraget. Enligt domstolens rättspraxis är egentligen alla fordon, oavsett motorstyrka i skattehästkrafter, liknande. I så fall kan en medlemsstat inte längre göra någon diskriminering mellan importerade och inhemska fordon. Det enda undantaget gäller det fall där en medlemsstat beskattar varor olika, även om de är identiska, genom att använda neutrala kriterier i enlighet med målen för den ekonomiska politiken, vilka är förenliga med fördraget utan att skapa någon diskriminering mellan inhemska och importerade varor. I detta fall är således det kriterium för motorstyrkan i skattehästkrafter som Frankrike valt inte anpassat till något mål för den ekonomiska politiken i likhet med den hårdare beskattningen av lyxvaror eller av fordon med en hög energiförbrukning. Under sådana omständigheter strider den särskilda skatten, som är nästan fem gånger högre än den högsta differentierade skatten och som bara drabbar importerade fordon utan att något mål för den ekonomiska politiken som är förenligt med fördraget eftersträvas, mot artikel 95 andra stycket i fördraget.

11 Förenade kungarikets regering anser slutligen att fordon på mer än 16 hk står i ett konkurrensförhållande till vissa fordon med en lägre motorstyrka i skattehästkrafter. Den särskilda skatten strider således mot artikel 95 andra stycket i fördraget, eftersom det höga skattebeloppet får konsumenterna att avstå från importerade bilar till förmån för de dyraste franska fordonen.

12 För det första skall det understrykas att 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.

13 Ett sådant inhemskt beskattningssystem är emellertid med hänsyn till artikel 95 bara berättigat i den mån det är fritt från all diskriminerande eller protektionistisk verkan.

14 Detta är inte fallet med det i tvisten vid den nationella domstolen ifrågasatta systemet. Detta system har två olika skatter, den ena differentierad, vars belopp ökar progressivt för bilar som inte når upp till en viss motorstyrka i skattehästkrafter, och den andra för sådana som överskrider denna motorstyrka och vars belopp är fast och nära fem gånger högre än den differentierade skattens maximibelopp. Även om ett sådant system inte gör någon formell åtskillnad beroende på produkternas ursprung, uppvisar det klart diskriminerande eller protektionistiska drag som strider mot artikel 95.

Motorstyrkan i skattehästkrafter som avgör om den särskilda skatten skall tillämpas har nämligen fastställts på en sådan nivå att endast importerade bilar, särskilt från andra medlemsstater, beläggs med denna särskilda skatt, medan däremot alla bilar av inhemsk tillverkning åtnjuter det betydligt fördelaktigare systemet med differentierad skatt.

15 Om den särskilda skatten inte skulle tas i beaktande skulle de konsumenter som söker jämförbara bilar, särskilt i fråga om storlek, komfort, verklig motorstyrka, underhållskostnad, livslängd, förbrukning och pris naturligtvis välja mellan bilar som ligger både under och över det tröskelvärde för motorstyrka i skattehästkrafter som fastställts i fransk lag. Emellertid medför skyldigheten att erlägga den särskilda skatten en ökning av beskattningen som är mycket högre än den som följer av en övergång från en fordonsklass till en annan i ett system med progressiv beskattning som innehåller sådana väl avvägda nivåer som det differentierade skattesystemet. Denna ytterligare pålaga kan motverka de fördelar som vissa importerade bilar från andra medlemsstater kan ha ur konsumentsynpunkt i förhållande till jämförbara bilar av inhemsk tillverkning, i synnerhet som skatten skall erläggas under flera år. I så måtto minskar den särskilda skatten den konkurrens som bilar av inhemsk tillverkning utsätts för och strider därigenom mot den neutralitetsprincip som gäller för interna skatter eller avgifter.

16 Mot bakgrund av föregående överväganden bör den nationella domstolens fråga besvaras så, att artikel 95 i fördraget förbjuder att bilar med en motorstyrka i skattehästkrafter över en viss nivå beläggs med en särskild fast skatt som är flera gånger högre än den högsta progressiva skatt som läggs på bilar som inte når upp till denna motorstyrka när de enda bilar som drabbas av den särskilda skatten är importerade bilar, särskilt från andra medlemsstater.

Rättegångskostnader

17 De kostnader som har förorsakats den franska regeringen, Förenade kungarikets regering och Europeiska gemenskapernas kommission, som har inkommit med yttrande till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

– angående den fråga som genom dom av den 17 april 1984 förts vidare av Tribunal de grande instance i Belfort – följande dom:

Artikel 95 i fördraget förbjuder att bilar med en motorstyrka i skattehästkrafter över en viss nivå beläggs med en särskild fast skatt som är flera gånger högre än den högsta progressiva skatt som läggs på bilar som inte når upp till denna motorstyrka när de enda bilar som drabbas av den särskilda skatten är importerade bilar, särskilt från andra medlemsstater.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 9 maj 1985.

P. Heim
Justitiesekreterare

G. Bosco
Ordförande på första avdelningen
T.f. ordförande