DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

15. marts 2001 *

I sag C-265/99,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved E. Traversa og H. Michard, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Den Franske Republik ved K. Rispal-Bellanger og S. Seam, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

angående en påstand om, at det fastslås, at Den Franske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF),

— idet den har opretholdt og anvendt en ordning, der foreskriver anvendelse af en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for

* Processprog: fransk.

køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, og som har diskriminerende eller beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater, i forhold til lignende eller konkurrerende indenlandske køretøjer, og

— idet den har opretholdt bestemmelser, som begrænser faktoren K ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft for køretøjer, der er godkendt enkeltvis i perioden mellem den 1. januar 1978 og den 12. januar 1988, og som anses for lignende køretøjer i forhold til en godkendt type med en faktisk motorkraft på over 100 kW,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. La Pergola, og dommerne M. Wathelet (refererende dommer), D.A.O. Edward, P. Jann og L. Sevón,

generaladvokat: S. Alber
justitssekretær: fuldmægtig L. Hewlett,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at parterne har afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 14. september 2000,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 26. oktober 2000,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning indleveret til Domstolens Justitskontor den 16. juli 1999 har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i medfør af artikel 226 EF anlagt sag med påstand om, at det fastslås, at Den Franske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF),

— idet den har opretholdt og anvendt en ordning, der foreskriver anvendelse af en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, og som har diskriminerende eller beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater, i forhold til lignende eller konkurrerende indenlandske køretøjer, og

— idet den har opretholdt bestemmelser, som begrænser faktoren K ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft for køretøjer, der er godkendt enkeltvis i perioden mellem den 1. januar 1978 og den 12. januar 1988, og som anses for lignende køretøjer i forhold til en godkendt type med en faktisk motorkraft på over 100 kW.

2 Under den mundtlige forhandling har Kommissionen frafaldet det andet klagepunkt.

Nationale retsforskrifter

3 Den franske afgiftsordning for personbiler er baseret på en beregning af disses afgiftspligtige motorkraft, som er bestemmende for afgiftsgrundlaget.

4 Inden for den periode, som den foreliggende sag vedrører, nemlig perioden forud for den 1. juli 1998, var den franske afgiftsordning karakteriseret ved to samtidigt gældende forskellige metoder til beregning af den afgiftspligtige motorkraft for personbiler.

5 Disse to beregningsmetoder var fastsat dels i cirkulære af 28. december 1956 (JORF af 22.1.1957, s. 910, herefter »1956-cirkulæret«), dels i cirkulære nr. 77-191 af 23. december 1977 (JORF af 8.2.1978, s. 1052, herefter »1977-cirkulæret«), som er blevet ændret flere gange. Cirkulærerne er blevet tillagt lovskraft med tilbagevirkende gyldighed ved artikel 35 i lov nr. 93-859 af 22. juni 1993 om ændring af finansloven for 1993 (JORF af 23.6.1993, s. 8815).

6 Den beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, der fremgår af 1956-cirkulæret, afhænger alene af køretøjets cylindervolumen.

7 Da de franske myndigheder konstaterede, at anvendelsen af cylindervolumenet som eneste kriterium tilskyndede til maksimal udnyttelse af kraften i motorer med ringe cylindervolumen, med de heraf følgende negative virkninger for støjen

og brændstofforbruget, vedtog de 1977-cirkulæret med det formål at ændre beregningsformlen i 1956-cirkulæret og fastsætte en afgiftspligtig motorkraft, som bedre gav udtryk for køretøjets brændstofforbrug, og som tilskyndede til en nedsættelse heraf.

8 Ved 1977-cirkulæret blev der således med virkning fra den 1. januar 1978 indført en anden beregningsformel for køretøjers afgiftspligtige motorkraft, som omfattede flere andre parametre end cylindervolumen, såsom benzinforbrug, dækkenes omkreds og udvekslingsforholdet i manuelle gearkasser med 4 og 5 gear og i automatiske gearkasser med 3 gear. Formlen er blevet ændret ved forskellige cirkulærer.

9 Navnlig blev beregningsformlen i 1977-cirkulæret ændret ved cirkulære af 15. april 1983 (JORF af 5.5.1983, supplerende udgave, s. 4279) af hensyn til den tekniske udvikling af automatiske gearkasser, hvoraf nogle var udstyret med en teknologi, som der ikke fandtes nogen nævneværdig industriel produktion af i 1977. Det drejede sig her i sagen om automatiske gearkasser med 4 gear.

10 Der blev ikke særlig af hensyn til den nye teknologi foretaget andre ændringer i den i 1977-cirkulæret fastsatte beregningsformel.

11 Det bemærkes, at Kommissionen i Tarantik-sagen (dom af 15.6.1999, sag C-421/97, Sml. I, s. 3633, præmis 8), der vedrørte samme retlige spørgsmål som her i sagen, uden modsigelse gjorde gældende, at anvendelsen af beregningsformlen efter 1977-cirkulæret generelt medfører, at den afgiftspligtige motorkraft bliver ca. 2 CV mindre end ved anvendelse af den formel, der fremgår af 1956-cirkulæret. Denne forskel har betydning for størrelsen af den differentierede afgift

og for forsikringspræmierne, da disse beregnes på grundlag af køretøjernes afgiftspligtige motorkraft.

12 Et af kriterierne for, hvilken ordning der skal anvendes, er fremgangsmåden i forbindelse med køretøjets godkendelse.

13 1977-cirkulæret finder i princippet anvendelse på personbiler, der er typegodkendt efter den 1. januar 1978, og — i medfør af cirkulære nr. 87-56 af 24. juni 1987 — på personbiler, der er godkendt enkeltvis efter den 24. juni 1987, og som er i overensstemmelse med en godkendt type, eller som for så vidt angår den afgiftspligtige motorkraft anses for lignende i forhold til en godkendt type, hvis afgiftspligtige motorkraft er beregnet i overensstemmelse med 1977-cirkulæret.

14 Derimod finder 1956-cirkulæret anvendelse på alle motorkøretøjer, der er godkendt før den 1. januar 1978, uanset om de er typegodkendt eller godkendt enkeltvis. Fra den 1. januar 1978 finder dette cirkulære fortsat anvendelse på køretøjer, der er godkendt enkeltvis indtil den 23. juni 1987. Fra den 24. juni 1987 anvendes det kun på køretøjer, der er godkendt enkeltvis, og som ikke er i overensstemmelse med en godkendt type (jf. Tarantik-dommens præmis 10).

15 Langt størstedelen af de køretøjer, der er godkendt i Frankrig inden for den periode, som den foreliggende sag vedrører, er omfattet af 1977-cirkulæret, mens de øvrige køretøjer omfattes af 1956-cirkulæret.

16 Med virkning fra den 1. juli 1998 blev der indført en ny beregningsformel, ud over de allerede eksisterende, for køretøjers afgiftspligtige motorkraft, som ikke anfægtes af Kommissionen under denne sag. Denne tredje beregningsformel, som blev indført ved artikel 62 i finansloven af 2. juli 1998 (JORF af 3.7.1998,

s. 10138), finder anvendelse på køretøjer, som er taget i brug i Frankrig for første gang efter den 1. juli 1998, samt på køretøjer, som efter samme dato er registreret i Frankrig efter at være taget i brug for første gang i en medlemsstat eller i et tredjeland tilhørende Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

17 Bestemmelserne i artikel 35 i lov om ændring af finansloven for 1993, som tillagde 1956- og 1977-cirkulærerne lovskraft, blev ikke ophævet ved finansloven af 2. juli 1998, men gælder nu kun for køretøjer, som allerede var taget i brug og registreret i Frankrig inden den 1. juli 1998.

Den administrative procedure

18 Kommissionen har gjort gældende, at køretøjer fra andre medlemsstater med en vis ny teknologi, nærmere bestemt en automatisk gearkasse med 5 gear og en manuel gearkasse med 6 gear, pålægges en betydelig højere årlig vægtafgift i Frankrig end den, der gælder for lignende indenlandsk fremstillede modeller, på grund af en ubetydelig forskel i udformningen af gearkassen. Denne overbeskatning beror på en systematisk anvendelse af den i 1956-cirkulæret fastsatte beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft. I 1977-cirkulæret tog man ikke hensyn til denne nye teknologi, selv om den tekniske forbedring, som den byggede på, allerede var kendt og blev udnyttet industrielt. Da den afgiftspligtige motorkraft for biler bl.a. anvendes til beregning af præmien for visse forsikringer, er ikke blot afgiftsbyrden, men også udgifterne til forsikringer større for ejerne af denne type køretøjer.

19 Ved skrivelser af 25. maj 1993 og 19. september 1994 meddelte Kommissionen de franske myndigheder, at denne situation var i strid med traktatens artikel 95.

20 Ved skrivelser af 6. august 1993 og 13. marts 1995 besvarede de franske myndigheder Kommissionens skrivelser.

21 De franske myndigheder erkendte i skrivelsen af 6. august 1993, at køretøjer med manuel gearkasse med 6 gear og derover samt køretøjer med automatisk gearkasse med 5 gear og derover var omfattet af 1956-cirkulæret, og at dette tillige gjaldt for alle køretøjer med en teknologi, der ikke var kendt og ikke blev anvendt industrielt i 1977.

22 I skrivelsen af 13. marts 1995 indrømmede de franske myndigheder, at anvendelsen af forskellige beregningsformler afhængig af, om køretøjet var udstyret med en af disse særlige gearkasser eller ej, efter omstændighederne kunne føre til fastsættelse af en anden afgiftspligtig motorkraft end for de modeller, som blev anset for lignende.

23 Ifølge samme skrivelse havde den første detaljerede, sammenlignende undersøgelse, som var blevet foretaget på grundlag af modeller solgt på det franske marked i 1993, vist, at

— modeller, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear, kan have en afgiftspligtig motorkraft, der er 2-3 CV større end lignende modeller, som er udstyret med manuel gearkasse med 5 gear

— modeller, der er udstyret med automatisk gearkasse med 5 gear, kan have en afgiftspligtig motorkraft, som enten svarer til, er 1 CV større eller 4-7 CV mindre end lignende modeller, som er udstyret med automatisk gearkasse med 4 gear, og

— det for mange modellers vedkommende ikke var muligt at foretage nogen sammenligning, da der ikke fandtes nogen modeller på markedet, som teknisk set svarede til disse, og som var udstyret med klassisk gearkasse.

24 Den 12. februar 1997 tilsendte Kommissionen Den Franske Republik en åbningsskrivelse. Åbningsskrivelsen blev imidlertid ikke besvaret af de franske myndigheder.

25 Den 22. december 1997 tilsendte Kommissionen Den Franske Republik en begrundet udtalelse, hvori Den Franske Republik opfordredes til inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den begrundede udtalelse at træffe de nødvendige foranstaltninger til at udforme ordningen om fastsættelse af køretøjets afgiftspligtige motorkraft på en sådan måde, at den var i overensstemmelse med traktatens artikel 95.

26 De franske myndigheder svarede Kommissionen ved skrivelse af 2. marts 1998, hvori de i det væsentlige fastholdt deres opfattelse.

Søgsmålet og påstandene

27 Da Kommissionen imidlertid fortsat er af den opfattelse, at der foreligger en tilsidesættelse af traktatens artikel 95, har den anlagt nærværende sag og nedlagt følgende påstande:

— Det fastslås, at Den Franske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til traktatens artikel 95, idet den har opretholdt og anvendt en ordning, der foreskriver anvendelse af en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, og

som har diskriminerende eller beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater, i forhold til lignende eller konkurrerende indenlandske køretøjer.

— Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Den franske regerings påstande

28 Under den mundtlige forhandling har den franske regering nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Realiteten

Parternes synspunkter

29 Kommissionen har under sagen fremført et klagepunkt, hvormed den anfægter anvendelsen af den i 1956-cirkulæret fastsatte metode for beregningen af den

afgiftspligtige motorkraft i køretøjer, som er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller automatisk gearkasse med 5 gear. Disse køretøjer, eller i det mindste størstedelen af dem, importeres fra andre medlemsstater, hvorimod de køretøjer af fransk fabrikat, som i forbrugernes øjne er lignende køretøjer, selv om de ikke er udstyret med denne transmissionsteknologi, er omfattet af 1977-cirkulæret, som indeholder de almindelige regler for den indenlandske produktion af personbiler.

30 Herved pålægges ifølge Kommissionen køretøjer, der er udstyret med en ny teknologi, som regel større afgiftsbyrder, hvilket afskrækker potentielle købere af disse køretøjer fra at erhverve dem og i stedet købe lignende eller konkurrerende køretøjer fremstillet i Frankrig, for hvilke den afgiftspligtige motorkraft beregnes gunstigere. Den franske afgiftsordning er derfor uforenelig med traktatens artikel 95, da den i flere henseender indeholder diskriminerende elementer eller har beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater i forhold til lignende eller konkurrerende indenlandske køretøjer.

31 Efter Kommissionens opfattelse har de franske myndigheder i skrivelserne under den administrative procedure erkendt dels, at den beregningsformel, der er lagt til grund for fastsættelsen af den afgiftspligtige motorkraft i køretøjer fra andre medlemsstater med en ny teknologi, er ugunstig for disse, dels at anvendelsen af denne formel medfører en forhøjelse af afgiftsbyrden i forhold til lignende køretøjer fremstillet i Frankrig, men de franske myndigheder afviser dog, at der i alle tilfælde finder en overbeskatning sted.

32 Kommissionen henviser til, at 1977-cirkulæret havde til formål at indføre en ny beregningsmetode for den afgiftspligtige motorkraft i køretøjer, hvorved der tages hensyn til visse parametre, såsom opnåelsen af bedre resultater hvad angår brændstofforbruget og niveauet for udstødning af forurenende stoffer. Beregningsformlen for den afgiftspligtige motorkraft i køretøjer blev imidlertid kun tilpasset en gang, nemlig i 1983, af hensyn til den teknologiske udvikling i produktionen af køretøjer, der er udstyret med automatisk gearkasse med 4 gear. Kommissionen kritiserer de franske myndigheder for, at de ikke ændrede 1977 -

cirkulæret i takt med den senere teknologiske udvikling, således at det omfattede køretøjer, som er udstyret med en teknologi såsom manuelle gearkasser med 6 gear og automatiske gearkasser med 5 gear, og som opfyldte cirkulærets formål, navnlig hvad angår brændstofforbruget. Som følge heraf anvendes beregningsformlen efter 1956-cirkulæret konsekvent på alle nye seriefremstillede køretøjer med en ny teknologi uden hensyn til køretøjernes objektive kendetegn og kraft.

33 Ifølge Kommissionen kan de franske myndigheders argument om, at de på grund af administrative vanskeligheder ikke var i stand til at ændre beregningsformlen mellem 1983 og 1998 under hensyn til den teknologiske udvikling, ikke lægges til grund. Ifølge Domstolens faste praksis kan en medlemsstat ikke begrunde en tilsidesættelse af fællesskabsretten med de vanskeligheder, som den støder på ved iværksættelsen af de administrative foranstaltninger, som er nødvendige af hensyn til tilpasningen af en ordning.

34 Kommissionens konkluderer, at bevisbyrden for, at afgiftsordningen i intet tilfælde har diskriminerende virkninger over for importerede køretøjer, påhviler den franske regering, men at regeringen ikke har været i stand til at fremlægge bevis herfor under sagen.

35 Heroverfor har den franske regering gjort gældende, at Kommissionen ikke har godtgjort, at anvendelsen af 1956-cirkulæret på køretøjer med en ny teknologi var i strid med traktatens artikel 95.

36 Ganske vist erkender regeringen, at den afgiftspligtige motorkraft i de køretøjer med en ny teknologi, som den forelæggende sag vedrører, beregnes efter formlen i 1956-cirkulæret. Den erkender endvidere, at anvendelsen af denne formel til

fastsættelse af de nævnte køretøjers afgiftspligtige motorkraft kan medføre en større afgiftsbyrde end anvendelsen af formlen efter 1977-cirkulæret, men at denne ugunstige virkning ikke er en konsekvent følge af reglerne.

37 Efter den franske regerings opfattelse er det af Kommissionen fremlagte bevis for, at anvendelsen af 1956-cirkulæret på køretøjer med en ny teknologi i visse tilfælde medfører større afgifter for importerede køretøjer, ikke tilstrækkeligt til godtgørelse af, at traktatens artikel 95, stk. 1, er tilsidesat, i hvilken forbindelse regeringen henviser til Domstolens dom af 17. februar 1976 i sagen Rewe-Zentrale (sag 45/75, Sml. s. 181, præmis 15). Anvendelsen af denne retspraksis forudsætter nemlig, at afgiftsopkrævningen for det importerede og det indenlandske produkt beregnes efter forskellige regler, hvilket ikke er tilfældet her i sagen.

38 I denne forbindelse anfører den franske regering, at kriteriet for, om køretøjet pålægges afgifter efter 1956- eller 1977-cirkulæret, er, om det er udstyret med en ny teknologi, dvs. en manuel gearkasse med 6 gear eller en automatisk gearkasse med 5 gear, og ikke, om køretøjet er importeret til eller fremstillet i Frankrig. Den fremhæver i øvrigt, at der også findes visse køretøjer af fransk fabrikat blandt de køretøjer, som er udstyret med en ny teknologi, selv om disse for størstedelens vedkommende importeres. Af de køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear, findes der således to versioner af mærket Peugeot i 306-modellen og tre versioner af mærket Hommel, nemlig to versioner af »berlinette«-modellen og en version af »barquette«-modellen.

39 Endvidere anfører den franske regering, at selv om alle køretøjer med en ny teknologi blev importeret, kunne afgiftsordningen ikke anses for diskriminerende, blot fordi kun importerede produkter, navnlig hidrørende fra de andre medlemsstater, pålægges større afgifter. Desuden kræves det, for at der foreligger tilsidesættelse af traktatens artikel 95, stk. 1, at Kommissionen beviser, at

anvendelsen af beregningsformlen i 1956-cirkulæret på køretøjer med en ny teknologi afskrækker forbrugerne fra at købe importerede køretøjer og tilskynder dem til at vælge lignende køretøjer, som er fremstillet i Frankrig. Efter den franske regerings opfattelse giver de økonomiske og sociale realiteter imidlertid grund til at antage, at de forbrugere, som måtte blive afholdt fra at købe en model med en ny teknologi, vælger andre køretøjer af samme mærke, dvs. køretøjer, som for størstedelens vedkommende importeres, og ikke nødvendigvis indenlandsk fremstillede køretøjer. Det er derfor ikke godtgjort, at den indenlandske produktion beskyttes.

Domstolens bemærkninger

40 Ifølge fast praksis kan et afgiftssystem kun anses for foreneligt med traktatens artikel 95, såfremt det er opbygget således, at det under alle omstændigheder er udelukket, at der svares højere afgifter af importerede varer end af lignende indenlandske varer (jf. dom af 3.2.2000, sag C-228/98, Dounias, Sml. I, s. 577, præmis 41, og den dér nævnte retspraksis).

41 Ved vurderingen af, om det af Kommissionen anfægtede afgiftssystem er foreneligt med traktatens artikel 95, skal det først fastslås, i hvilket omfang køretøjer, som er fremstillet i Frankrig, og importerede køretøjer med en ny teknologi kan anses for lignende køretøjer.

42 Ved vurderingen af, om der foreligger lignende varer, hvilket er den betingelse, forbuddet i traktatens artikel 95, stk. 1, er baseret på, skal det undersøges, om varerne har ensartede egenskaber og tjener samme behov ud fra et forbrugersynspunkt (dom af 4.3.1986, sag 106/84, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 833, præmis 15).

43 Endvidere har Domstolen fastslået i Tarantik-dommens præmis 28 dels, at varer såsom køretøjer er lignende i traktatens artikel 95, stk. 1's forstand, såfremt deres egenskaber og de behov, de tjener til at opfylde, bevirker, at de står i et konkurrencemæssigt forhold til hinanden, dels at graden af konkurrence mellem to modeller afhænger af det omfang, i hvilket modellerne opfylder forskellige krav med hensyn til pris, størrelse, komfort, kraft, brændstofforbrug, levetid og driftssikkerhed.

44 Da de i retspraksis opstillede kriterier for, om varer er lignende, ikke udelukkende vedrører køretøjernes tekniske udstyr, kan også andre kendetegn have betydning. Følgelig kan køretøjer af forskellige mærker, uanset om de er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, i forbrugernes øjne udgøre lignende køretøjer i traktatens artikel 95, stk. 1's forstand, således som denne bestemmelse er fortolket i Tarantik-dommen.

45 Begrebet lignende indenlandske køretøjer kan således ikke begrænses til kun at omfatte de i Frankrig fremstillede køretøjer, der er udstyret med en af de nye teknologier, som Kommissionen har omtalt i sagen. Af samme grund kan der ikke gives den franske regering medhold i argumentet om, at en forbruger, der afskrækkes fra at købe et køretøj med en ny teknologi på grund af en større afgiftsbyrde, vil vælge et køretøj af samme mærke.

46 For det andet skal det undersøges, om importerede køretøjer med en ny teknologi pålægges en større afgiftsbyrde end lignende indenlandske køretøjer.

47 Det er ubestridt, at importerede køretøjer repræsenterer langt størstedelen af de køretøjer med en ny teknologi, som den foreliggende sag vedrører. Det fremgår således af det talmateriale, som den franske regering har fremlagt som svar på Domstolens skriftlige spørgsmål, at ikke blot alle de køretøjer, der er udstyret med automatisk gearkasse med 5 gear, er importerede køretøjer, som omfattes af 1956-cirkulæret, men også langt størstedelen, for ikke at sige næsten alle de køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear.

48 Det er desuden ubestridt, at anvendelsen af beregningsformlen i 1956-cirkulæret for et køretøjs afgiftspligtige motorkraft i de fleste tilfælde er til skade for ejere af de pågældende køretøjer, idet den medfører en større afgiftsbyrde end anvendelsen af beregningsformlen i 1977-cirkulæret for den afgiftspligtige motorkraft. Den franske regering bestrider i øvrigt ikke, at anvendelsen af 1956-cirkulæret kan have afgiftsmæssigt ugunstige virkninger for køretøjernes ejere.

49 Domstolen har flere gange fastslået, at der foreligger en tilsidesættelse af traktatens artikel 95, stk. 1, når afgifterne på henholdsvis den indførte og den tilsvarende indenlandske vare beregnes forskelligt og efter forskellige regler, som fører til, at den indførte vare pålægges en højere afgift, også selv om det kun måtte ske i visse tilfælde (jf. dom af 23.10.1997, sag C-375/95, Kommissionen mod Grækenland, Sml. I, s. 5981, præmis 20, og den dér nævnte retspraksis).

50 Det fremgår således, at i det omfang den franske afgiftsordning bestemmer, at 1956-cirkulæret skal anvendes ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft i køretøjer med en ny teknologi, hvilke køretøjer for størstedelens vedkommende importeres, er det ikke efter ordningen under alle omstændigheder udelukket, at importerede køretøjer pålægges højere afgifter end indenlandsk fremstillede køretøjer, der kan anses for lignende varer.

51 Det må derfor fastslås, at Den Franske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1, idet den har opretholdt og anvendt en ordning, der foreskriver anvendelse af en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, og som har diskriminerende eller beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater, i forhold til lignende indenlandske køretøjer.

Sagens omkostninger

52 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger og Den Franske Republik har tabt sagen, bør det pålægges den at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

1) **Den Franske Republik har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til EF-traktatens artikel 95, stk. 1 (efter ændring nu artikel 90, stk. 1, EF), idet den**

har opretholdt og anvendt en ordning, der foreskriver anvendelse af en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med 6 gear eller med automatisk gearkasse med 5 gear, og som har diskriminerende eller beskyttende virkninger over for køretøjer, der er fremstillet i andre medlemsstater, i forhold til lignende indenlandske køretøjer.

2) Den Franske Republik betaler sagens omkostninger.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 15. marts 2001.

R. Grass

Justitssekretær

A. La Pergola

Formand for Femte Afdeling