YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
15 päivänä maaliskuuta 2001 *

Asiassa C-265/99,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään E. Traversa ja H. Michard, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Ranskan tasavalta, asiamiehinään K. Rispal-Bellanger ja S. Seam, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jossa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että

Ranskan tasavalta on jättänyt noudattamatta EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) mukaisia velvoitteitaan

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

— pitämällä voimassa ja soveltamalla säännöksiä, joiden mukaan kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen verotuksellisen tehon laskemiseen käytetään epäedullista kaavaa, jolla on syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin, ja

— pitämällä voimassa säännöksiä, joissa kertoimelle K asetetaan yläraja laskettaessa verotuksellista tehoa 1.1.1978—12.1.1988 ajoneuvokohtaisesti liikenteeseen hyväksytyille ajoneuvoille, joiden katsotaan vastaavan tyyppihyväksyttyä mallia, jonka todellinen teho on suurempi kuin 100 kilowattia,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. La Pergola sekä tuomarit M. Wathelet (esittelevä tuomari), D. A. O. Edward, P. Jann ja L. Sevón,

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan asianosaisten 14.9.2000 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 26.10.2000 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio on nostanut EY 226 artiklan nojalla kanteen, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 16.7.1999 ja jossa yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan toteamaan, että Ranskan tasavalta on jättänyt noudattamatta EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) mukaisia velvoitteitaan

— pitämällä voimassa ja soveltamalla säännöksiä, joiden mukaan verotuksellisen tehon laskemiseen käytetään kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetuille ajoneuvoille epäedullista kaavaa, jolla on syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin, ja

— pitämällä voimassa säännöksiä, joissa kertoimelle K asetetaan yläraja laskettaessa verotuksellista tehoa 1.1.1978—12.1.1988 ajoneuvokohtaisesti liikenteeseen hyväksytyille ajoneuvoille, joiden katsotaan vastaavan tyyppihyväksyttyä mallia, jonka todellinen teho on suurempi kuin 100 kilowattia.

2 Istunnossa komissio luopui jälkimmäisestä kanneperusteestaan.

Asiaa koskevat kansalliset säännökset

3 Yksityisautoja koskeva Ranskan verojärjestelmä perustuu veron perusteen määrittävän verotuksellisen tehon laskemiseen.

4 Esillä olevassa kanteessa kyseessä olevana ajankohtana eli ennen 1.7.1998 tälle verojärjestelmälle oli tyypillistä, että yksityisautojen verotuksellisen tehon selvittämiseksi oli samanaikaisesti olemassa kaksi pääasiallista ja toisistaan erillistä laskutapaa.

5 Näistä kahdesta laskutavasta määrättiin 28.12.1956 päivätyssä yleiskirjeessä (Journal Officiel de la République Française, jäljempänä JORF, 22.1.1957, s. 910; jäljempänä vuoden 1956 yleiskirje) ja 23.12.1977 päivätyssä yleiskirjeessä nro 77-191 (JORF 8.2.1978, s. 1052; jäljempänä vuoden 1977 yleiskirje), jota on useaan otteeseen muutettu. Lainsäätäjä on taannehtivasti antanut yleiskirjeille lainsäädännön aseman vuoden 1993 lisätalousarviosta annetusta laista (loi de finances rectificative pour 1993) 22.6.1993 annetun lain nro 93-859 (JORF 23.6.1993, s. 8815) 35 §:n mukaisesti.

6 Vuoden 1956 yleiskirjeen mukainen verotuksellisen tehon laskukaava perustuu yksinomaan ajoneuvon sylinteritilavuuteen.

7 Ranskan viranomaiset totesivat, että pelkästään sylinteritilavuuteen nojautuminen oli houkuttanut ottamaan maksimaalisen tehon irti pienen sylinteritilavuuden omaavista moottoreista, mikä saattoi lisätä melua ja polttoaineenkulutusta,

ja antoivat vuoden 1977 yleiskirjeen, jolla pyrittiin korjaamaan vuoden 1956 yleiskirjeessä määrätty kaava ja saavuttamaan sellainen verotuksellinen teho, joka vastaa tarkemmin ajoneuvon luontaista polttoaineenkulutusta ja joka kannustaa pienentämään tätä kulutusta.

8 Vuoden 1977 yleiskirjeellä otettiin näin ollen 1.1.1978 alkaen käyttöön moottoriajoneuvojen verotuksellisen tehon toinen laskukaava, jossa otetaan huomioon sylinteritilavuuden lisäksi useita muita muuttujia, kuten polttoaineenkulutus, renkaiden ympärysmitta sekä neli- ja viisivaihteisten käsivalintaisten vaihteistojen ja kolmivaihteisten automaattivaihteistojen eri vaihteiden välityssuhteet. Kaavaa on muutettu eri yleiskirjeillä.

9 Erityisesti 15.4.1983 päivätyllä yleiskirjeellä (JORF 5.5.1983, lisänumero s. 4279) muutettiin vuoden 1977 yleiskirjeen mukaista laskukaavaa automaattivaihteistojen kehityksen huomioon ottamiseksi, koska tällaisten vaihteistojen eräitä teknisiä ratkaisuja ei vuonna 1977 esiintynyt teollisesti merkittävässä määrin. Kyse oli nelivaihteisista automaattivaihteistoista.

10 Muita muutoksia vuoden 1977 yleiskirjeen mukaiseen laskukaavaan ei myöhempien teknisten keksintöjen huomioon ottamiseksi ole tehty.

11 On todettava, että asiassa C-421/97, Tarantik (tuomio 15.6.1999, Kok. 1999, s. I-3633, 8 kohta), jossa oli kyse samasta oikeudellisesta tilanteesta kuin esillä olevassa asiassa, komission — jonka lausumaa ei tältä osin riitautettu — mukaan vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisen laskukaavan soveltaminen johtaa yleensä verotuksellisen tehon vahvistamiseen noin kaksi hevosvoimaa pienemmäksi kuin sovellettaessa vuoden 1956 yleiskirjeen mukaista kaavaa. Tämä ero vaikuttaa

porrastetun veron määrään ja vakuutusmaksujen suuruuteen, koska ne lasketaan ajoneuvojen verotuksellisen tehon perusteella.

12 Ajoneuvojen liikenteessä käytettäväksi hyväksymisessä noudatettava menettelytapa on yksi sovellettavan säännöstön määräytymiseen vaikuttavista seikoista.

13 Vuoden 1977 yleiskirjettä sovelletaan pääsääntöisesti niihin yksityisautoihin, jotka on tyyppihyväksytty 1.1.1978 alkaen, sekä 24.6.1987 annetun yleiskirjeen nro 87-56 nojalla 24.6.1987 lähtien niihin ajoneuvokohtaisesti hyväksyttyihin yksityisautoihin, jotka ovat tyyppihyväksytyn mallin mukaisia tai joiden katsotaan verotuksellisen tehon määräämisen kannalta vastaavan jotakin tyyppihyväksyttyä mallia, jonka verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti.

14 Vuoden 1956 yleiskirjettä puolestaan sovelletaan pääsääntöisesti niihin moottoriajoneuvoihin, jotka on hyväksytty ennen 1.1.1978, riippumatta siitä, onko tämä tapahtunut tyyppihyväksynnän vai ajoneuvokohtaisen hyväksynnän perusteella. Sitä sovellettiin 1.1.1978—23.6.1987 edelleen kaikkiin ajoneuvokohtaisesti hyväksyttyihin ajoneuvoihin. Sittemmin eli 24.6.1987 lukien sitä on sovellettu vain sellaisiin ajoneuvokohtaisesti hyväksyttyihin ajoneuvoihin, jotka eivät ole tyyppihyväksytyn mallin mukaisia (ks. asia Tarantik, tuomion 10 kohta).

15 Suuri enemmistö tässä kanteessa tarkoitettuna ajanjaksona Ranskassa hyväksytyistä ajoneuvoista kuului vuoden 1977 yleiskirjeen soveltamisalaan, ja muihin sovellettiin vuoden 1956 yleiskirjettä.

16 Jo sovellettujen laskutapojen lisäksi 1.7.1998 alkaen ajoneuvojen verotuksellisen tehon laskemisessa on sovellettu uutta laskutapaa, jota komissio ei ole asettanut kyseenalaiseksi esillä olevassa kanteessa. Tätä kolmatta kaavaa, joka otettiin käyttöön 2.7.1998 annetun loi de finances -nimisen lain (JORF 3.7.1998,

s. 10138) 62 §:llä, sovelletaan Ranskassa 1.7.1998 tai sen jälkeen ensi kertaa käyttöön otettuihin ajoneuvoihin sekä ajoneuvoihin, jotka on otettu 1.7.1998 tai sen jälkeen ensi kertaa käyttöön jossakin jäsenvaltiossa tai muussa Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa ja tämän käyttöönoton jälkeen rekisteröity Ranskassa.

17 Kyseisen loi de finances rectificative pour 1993 -nimisen lain 35 §:n säännöksiä, joilla vuoden 1956 ja 1977 yleiskirjeet muutettiin laintasoisiksi säädöksiksi, ei kumottu 2.7.1998 annetulla loi de finances -nimisellä lailla, mutta niitä sovelletaan enää vain ennen 1.7.1998 Ranskassa käyttöön otettuihin ja rekisteröityihin ajoneuvoihin.

Oikeudenkäyntiä edeltävä menettely

18 Komission mukaan muista jäsenvaltioista olevista ajoneuvoista, joissa on käytetty uutta tekniikkaa ja erityisesti viisivaihteista automaattivaihteistoa sekä kuusivaihteista käsivalintaista vaihteistoa, kannetaan Ranskassa paljon korkeampaa vuosittaista käyttöveroa kuin samanlaisista kotimaisista malleista vähäisen vaihteistossa olevan eron takia. Tämä korkeampi verotus johtuu vuoden 1956 yleiskirjeen mukaisen verotuksellisen tehon laskutavan järjestelmällisestä soveltamisesta. Komissio huomauttaa, ettei näitä uusia tekniikoita ole otettu huomioon vuoden 1977 yleiskirjeessä, vaikka niiden osalta on kyse jo tunnettujen, teollisesti sovellettujen tekniikoiden parantamisesta. Se painottaa lisäksi sitä, että koska autojen verotuksellista tehoa on käytetty joidenkin vakuutusmaksujen tason määräytymiseen, varsinaisen verorasituksen lisäksi tämäntyyppisten ajoneuvojen omistajille aiheutuu lisäkustannuksia vakuutusten osalta.

19 Kirjeissään 25.5.1993 ja 19.9.1994 komissio ilmoitti Ranskan viranomaisille, että tällainen tilanne on perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen.

20 Ranskan viranomaiset vastasivat komission kirjeisiin 6.8.1993 ja 13.3.1995 päivätyillä kirjeillään.

21 Ranskan viranomaiset myönsivät 6.8.1993 päivätyssä kirjeessään, että vähintään kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla sekä vähintään viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetut ajoneuvot kuuluvat vuoden 1956 yleiskirjeen soveltamisalaan, samoin kuin kaikki ajoneuvot, jotka sisältävät tekniikoita, joita ei tunnettu eikä teollisesti sovellettu vuonna 1977.

22 Kirjeessään 13.3.1995 Ranskan viranomaiset myönsivät, että eri laskentakaavojen soveltaminen sen mukaan, onko ajoneuvo varustettu näillä alkuperäisillä vaihteistoilla, saattaa johtaa toisiaan vastaavina pidettävien mallien erilaisiin verotuksellisiin tehoihin.

23 Saman kirjeen mukaan ensimmäinen yksityiskohtainen vertaileva tutkimus, joka toteutettiin Ranskan markkinoilla vuonna 1993 myytyihin malleihin pohjautuen, osoitti, että

— kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla varustettujen mallien verotuksellinen teho voi olla 2—3 hevosvoimaa suurempi kuin samanlaisten viisivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla varustettujen mallien

— viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettujen mallien verotuksellinen teho voi olla yhtä suuri tai yhden hevosvoiman suurempi taikka 4—7 hevosvoimaa pienempi kuin samanlaisten nelivaihteisella automaattivaihteistolla varustettujen mallien

— monien mallien osalta ei ollut mahdollista suorittaa vertailua siksi, ettei markkinoilla ollut teknisesti rinnastettavissa olevia, perinteisillä vaihteistoilla varustettuja malleja.

24 Komissio antoi Ranskan tasavallalle virallisen huomautuksen 12.2.1997. Ranskan viranomaiset eivät vastanneet siihen.

25 Komissio lähetti 22.12.1997 Ranskan tasavallalle perustellun lausunnon. Ranskaa kehotettiin ryhtymään kahden kuukauden kuluessa lausunnon tiedoksiannosta tarvittaviin toimenpiteisiin ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittävän lainsäädännön saattamiseksi yhteensopivaksi perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa.

26 Ranskan viranomaiset vastasivat komissiolle kirjeessään 2.3.1998 ja esittivät pysyvänsä olennaisilta osin aikaisemmassa kannassaan.

Kanne ja sen sisältämät vaatimukset

27 Komissio on edelleen vedonnut perustamissopimuksen 95 artiklan rikkomiseen ja siksi nostanut nyt käsiteltävänä olevan kanteen. Se vaatii yhteisöjen tuomioistuinta

— toteamaan, että Ranskan tasavalta on jättänyt noudattamatta EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) mukaisia velvoitteitaan pitämällä voimassa ja soveltamalla säännöksiä, joiden mukaan verotuksellisen tehon laskemiseen käytetään kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella automaattivaihteistolla

varustetuille ajoneuvoille epäedullista kaavaa, jolla on syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin

— velvoittamaan Ranskan tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut tässä oikeusasteessa.

Ranskan tasavallan vaatimukset

28 Istunnossa Ranskan tasavalta on vaatinut yhteisöjen tuomioistuinta

— hylkäämään komission kanteen ja

— velvoittamaan tämän korvaamaan oikeudenkäyntikulut tässä oikeusasteessa.

Asiakysymys

Asianosaisten näkemykset

29 Ainoalla kanneperusteellaan komissio kyseenalaistaa vuoden 1956 yleiskirjeen mukaisen, kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella

automaattivaihteistolla varustettujen ajoneuvojen verotuksellisen tehon laskentamenetelmän. Nämä ajoneuvot, tai ainakin suurin osa niistä, on tuotu toisista jäsenvaltioista, kun taas Ranskassa valmistettuihin ajoneuvoihin, jotka — vaikka niissä ei olekaan tätä voimansiirtotekniikkaa — ovat kuluttajien silmissä samanlaisia, sovelletaan vuoden 1977 yleiskirjettä, joka on yleissääntely kotimaisten yksityisautojen osalta.

30 Tämä johtaa komission käsityksen mukaan yleensä siihen, että uudella tekniikalla varustettuja ajoneuvoja verotetaan enemmän ja että potentiaaliset kyseisten ajoneuvojen ostajat ostavat mieluummin samanlaisia tai kilpailevia Ranskassa valmistettuja ajoneuvoja, joiden verotuksellinen teho lasketaan edullisemmalla tavalla. Ranskan verojärjestelmä on näin ollen komission mielestä perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen, koska se ei kaikilta osin ole vailla syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin.

31 Komission mukaan Ranskan viranomaiset ovat oikeudenkäyntiä edeltävän vaiheen kirjeenvaihdossa ensinnäkin myöntäneet, että muista jäsenvaltioista olevien, uutta tekniikkaa sisältävien ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittämiseen käytettävä laskukaava on vaikutuksiltaan epäedullinen ja että kaavan soveltaminen johtaa raskaampaan verotaakkaan verrattuna samanlaisiin Ranskassa valmistettuihin ajoneuvoihin, mutta ne ovat kuitenkin kiistäneet, että verotus olisi ollut kaikissa tapauksissa raskaampaa.

32 Komissio huomauttaa, että vuoden 1977 yleiskirjeen tarkoituksena oli ottaa käyttöön uusi ajoneuvon verotuksellisen tehon laskumenetelmä, jossa otetaan huomioon sellaisia tekijöitä kuin suorituskyvyn parantaminen polttoaineenkulutuksen ja saastuttavien päästöjen tason osalta. Ajoneuvon verotuksellisen tehon laskukaavaa on sen mukaan muutettu yhden ainoan kerran eli vuonna 1983 siinä tarkoituksessa, että huomioon otettaisiin nelivaihteisilla automaattivaihteistoilla varustettujen ajoneuvojen tuotantoon liittyvä tekninen kehitys. Komissio kohdistaa Ranskan viranomaisiin moitteita sen vuoksi, että nämä eivät

ole muuttaneet vuoden 1977 kiertokirjettä sillä tavoin, että olisi otettu huomioon myöhempi tekniikan kehitys ja liitetty sen soveltamisalaan sen kaltaiset ajoneuvot, joissa on kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto tai viisivaihteinen automaattivaihteisto, jotka ovat tämän yleiskirjeen tavoitteiden mukaisia erityisesti polttoaineenkulutuksen osalta. Tästä seuraa, että vuoden 1956 yleiskirjeen mukaista laskukaavaa käytetään systemaattisesti kaikkiin uusiin sarjavalmisteisiin ajoneuvoihin, joissa on uutta tekniikkaa, ottamatta huomioon näiden ajoneuvojen ominaisuuksia ja suorituskykyä objektiivisesti.

33 Komissio pitää perusteettomana sitä Ranskan viranomaisten esittämää väitettä, jonka mukaan nämä eivät hallinnollisten vaikeuksien vuoksi pystyneet vuosien 1983 ja 1998 välillä muuttamaan laskukaavaa tapahtuneen teknisen kehityksen huomioon ottamiseksi. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jäsenvaltio ei voi perustella yhteisön oikeuden rikkomista niillä vaikeuksilla, joita sillä on ollut toteuttaessaan lainsäädännön mukauttamiseksi tarvittavia hallinnollisia toimenpiteitä.

34 Komissio katsoo, että Ranskan hallituksen asiana on näyttää toteen, ettei kyseinen verojärjestelmä missään tapauksessa syrji maahan tuotuja ajoneuvoja, mitä tämä hallitus ei ole pystynyt tässä tapauksessa tekemään.

35 Ranskan hallitus väittää sitä vastoin, ettei komissio ole osoittanut, että vuoden 1956 yleiskirjeen soveltaminen uutta tekniikkaa sisältäviin ajoneuvoihin on perustamissopimuksen 95 artiklan vastaista.

36 Ranskan hallitus myöntää kyllä, että käsiteltävänä olevan kanteen kohteena olevien uutta tekniikkaa sisältävien ajoneuvojen verotuksellinen teho lasketaan vuoden 1956 yleiskirjeessä olevan kaavan mukaisesti. Se myöntää myös, että

kyseisen yleiskirjeen soveltaminen näiden ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittämisessä saattaa johtaa raskaampaan verotukseen kuin vuoden 1977 yleiskirjeessä olevan kaavan soveltaminen, mutta se korostaa, ettei tällainen epäedullinen verokohtelu ole systemaattista.

37 Ranskan hallituksen mukaan perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan rikkomisen toteen näyttämiseksi ei asiassa 45/75, Rewe-Zentrale, 17.2.1976 annetun tuomion (Kok. 1976, s. 181, 15 kohta) mukaan ole riittävää osoittaa komission tapaan, että vuoden 1956 yleiskirjeen soveltaminen uutta tekniikkaa sisältäviin ajoneuvoihin johtaa ainakin joissakin tapauksissa maahan tuotujen ajoneuvojen raskaampaan verotukseen. Tämän oikeuskäytännön soveltaminen edellyttää nimittäin Ranskan hallituksen mukaan sitä, että maahan tuotuun tuotteeseen ja kotimaiseen tuotteeseen kohdistuva vero lasketaan erilaisten sääntöjen mukaisesti, mistä tässä ei ole kyse.

38 Ranskan hallitus toteaa tältä osin, että perusteena, jonka mukaan ratkaistaan, verotetaanko ajoneuvoa vuoden 1956 yleiskirjeen vai vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti, on se, sisältyykö ajoneuvoihin uutta tekniikkaa — toisin sanoen kuusivaihteista käsivalintaista vaihteistoa tai viisivaihteista automaattivaihteistoa — eikä se, onko ajoneuvo tuotu maahan vai valmistettu Ranskassa. Lisäksi uutta tekniikkaa sisältävien ajoneuvojen — jotka tosin enimmäkseen ovat maahan tuotuja — joukossa on myös joitakin Ranskassa valmistettuja ajoneuvoja. Peugeot-merkkisen auton kaksi versiota mallista 306 sekä Hommel-merkin osalta kaksi versiota Berlinette-mallista ja yksi versio Barquette-mallista on nimittäin varustettu kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla.

39 Ranskan hallitus väittää vielä, että vaikka kaikki uutta tekniikkaa sisältävät ajoneuvot olisivatkin maahan tuotuja, verojärjestelmää ei voida pitää syrjivänä pelkästään siitä syystä, että vain maahan tuotuja tuotteita, jotka ovat peräisin muista jäsenvaltioista, verotetaan raskaammin. Sen mukaan edellytetään lisäksi — jotta olisi kyse perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan

rikkomisesta — että komissio osoittaa, että vuoden 1956 yleiskirjeessä olevan kaavan soveltaminen uutta tekniikkaa sisältäviin ajoneuvoihin saa kuluttajat olemaan ostamatta maahan tuotuja ajoneuvoja ja valitsemaan samanlaisen Ranskassa valmistetun ajoneuvon. Ranskan hallituksen mukaan taloudellisten ja sosiaalisten realiteettien perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että mikäli uutta tekniikkaa sisältävien ajoneuvojen hankkiminen on tehty kuluttajien kannalta epämielekkääksi, kuluttajat valitsevat muita saman merkin malleja, jotka siis ovat enimmäkseen maahan tuotuja eivätkä välttämättä kotimaassa valmistettuja ajoneuvoja. Kansallista tuotantoa suojaavaa vaikutusta ei siis ole näytetty toteen.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

40 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan verojärjestelmä on perustamissopimuksen 95 artiklan mukainen vain, jos se ei missään tapauksessa mahdollista maahan tuotujen tuotteiden verottamista samanlaisia kotimaisia tuotteita ankarammin (ks. asia C-228/98, Dounias, tuomio 3.2.2000, Kok. 2000, s. I-577, 41 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö).

41 Tutkittaessa komission kyseenalaistaman verojärjestelmän yhteensopivuutta perustamissopimuksen 95 artiklan kanssa on ensiksi täsmennettävä, missä määrin Ranskassa valmistettuja ajoneuvoja ja maahan tuotuja uutta tekniikkaa sisältäviä ajoneuvoja voidaan pitää keskenään samanlaisina.

42 Arvioitaessa samanlaisuutta, johon perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa oleva kielto perustuu, on tutkittava, onko kyseisillä tuotteilla vastaavanlaisia ominaisuuksia ja vastaavatko ne kuluttajien samoihin tarpeisiin (asia 106/84, komissio v. Tanska, tuomio 4.3.1986, Kok. 1986, s. 833, 15 kohta).

43 Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa Tarantik annetun tuomion 28 kohdassa todennut ensinnäkin, että autojen tapaiset tuotteet ovat perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetulla tavalla samanlaisia, jos ne ovat keskenään kilpailutilanteessa ominaisuuksiensa ja sen, millaisiin tarpeisiin ne vastaavat, vuoksi, ja toiseksi, että moottoriajoneuvojen osalta kahden mallin välisen kilpailun aste riippuu siitä, missä määrin ne vastaavat tiettyihin muun muassa hintaa, kokoa, mukavuutta, suorituskykyä, kulutusta, kestävyyttä ja luotettavuutta koskeviin vaatimuksiin.

44 Koska oikeuskäytännön mukaiset samanlaisuuden kriteerit eivät liity pelkästään ajoneuvojen tekniseen varustukseen, muutkin ominaisuudet voidaan ottaa lukuun. Tämän seurauksena on ilmeistä, että siitä riippumatta, onko erimerkkisissä ajoneuvoissa kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto tai viisivaihteinen automaattivaihteisto, nämä ajoneuvot voivat kuluttajien silmissä olla perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuja samanlaisia ajoneuvoja edellä mainitussa asiassa Tarantik annetussa tuomiossa tarkoitetulla tavalla.

45 Samanlaisten kotimaisten ajoneuvojen käsitettä ei siten voida rajoittaa niin, että se kattaisi vain komission esillä olevassa kanteessa tarkoittamat, uutta tekniikkaa sisältävät Ranskassa valmistetut ajoneuvot. Vastaavista syistä Ranskan hallituksen väite, jonka mukaan kuluttaja, joka ei halua hankkia uutta tekniikkaa sisältävää ajoneuvoa raskaamman verotuksen vuoksi, päätyisi valitsemaan toisen samanmerkkisen ajoneuvon, ei voida hyväksyä.

46 Toiseksi on tutkittava, verotetaanko uutta tekniikkaa sisältäviä ajoneuvoja raskaammin kuin samanlaisia kotimaisia ajoneuvoja.

47 Asiassa ei ole kiistetty sitä, että maahan tuotuja ajoneuvoja on enemmistö esillä olevassa kanteessa tarkoitetuista uutta tekniikkaa sisältävistä ajoneuvoista. Ranskan hallituksen vastauksena yhteisöjen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin esittämistä luvuista käy ilmi, että kaikki viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetut ajoneuvot sekä hyvin suuri enemmistö kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla varustetuista ajoneuvoista — elleivät lähes kaikki niistä — ovat maahan tuotuja ajoneuvoja, joihin sovelletaan vuoden 1956 yleiskirjettä.

48 Lisäksi on riidatonta, että useimmissa tapauksissa vuoden 1956 yleiskirjeen mukaisen laskukaavan soveltaminen ajoneuvon verotuksellisen tehon määrittämiseen on asianomaisten ajoneuvojen omistajien kannalta epäedullista, koska tämän kaavan soveltaminen johtaa ankarampaan verotukseen kuin vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisen verotuksellisen tehon laskukaavan soveltaminen. Ranskan hallitus ei sitä paitsi kiistä vuoden 1956 yleiskirjeen soveltamisen mahdollisia epäsuotuisia vaikutuksia kyseisten ajoneuvojen omistajien verotukseen.

49 On myös useaan kertaan katsottu, että perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäistä kohtaa rikotaan, jos maahan tuotuun tuotteeseen ja samanlaiseen kotimaiseen tuotteeseen kohdistuva vero lasketaan eri tavalla ja erilaisten sääntöjen mukaisesti niin, että maahan tuotuun tuotteeseen, vaikka vain joissakin tapauksissa, kohdistuu suurempi vero (ks. asia C-375/95, komissio v. Kreikka, tuomio 23.10.1997, Kok. 1997, s. I-5981, 20 kohta ja siinä mainittu oikeuskäytäntö).

50 Näin ollen on ilmeistä, että koska vuoden 1956 yleiskirjeen mukaista laskukaavaa sovelletaan uutta tekniikkaa sisältävien, pääsääntöisesti maahan tuotujen ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittämiseen, Ranskan verojärjestelmä ei ole omiaan sulkemaan kaikissa tapauksissa pois sitä mahdollisuutta, että maahan tuotuja ajoneuvoja verotetaan raskaammin kuin samanlaisina pidettäviä kotimaassa valmistettuja ajoneuvoja.

51 Tämän vuoksi on todettava, että Ranskan tasavalta ei ole noudattanut perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa ja soveltanut lainsäädäntöä, jonka mukaan epäedullista verotuksellisen tehon laskukaavaa sovelletaan kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuihin ajoneuvoihin, millä on syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin.

Oikeudenkäyntikulut

52 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska komissio on vaatinut Ranskan tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska Ranskan tasavalta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Ranskan tasavalta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan (josta on muutettuna tullut EY 90 artiklan ensim-**

mäinen kohta) mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa ja soveltanut lainsäädäntöä, jonka mukaan epäedullista verotuksellisen tehon laskukaavaa sovelletaan kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuihin ajoneuvoihin, millä on syrjiviä tai suojaavia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin.

2) **Ranskan tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 15 päivänä maaliskuuta 2001.

R. Grass

kirjaaja

A. La Pergola

viidennen jaoston puheenjohtaja