DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)
den 15 mars 2001 *

I mål C-265/99,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av E. Traversa och H. Michard, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Republiken Frankrike, företrädd av K. Rispal-Bellanger och S. Seam, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om fastställelse av att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 i EG-fördraget (nu artikel 90 EG i ändrad lydelse), genom att

* Rättegångsspråk: franska.

— bibehålla och tillämpa bestämmelser om tillämpning av en formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket får diskriminerande eller protektionistiska verkningar för fordon som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande eller konkurrerande inhemska fordon, och

— bibehålla bestämmelser om begränsning av K-faktorn vid beräkning av skattemässig motorstyrka för de fordon som godkändes i enskilda förfaranden mellan den 1 januari 1978 och den 12 januari 1988 och som befunnits motsvara typgodkända fordon som har en verklig motorstyrka som överstiger 100 kW,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. La Pergola samt domarna M. Wathelet (referent), D.A.O. Edward, P. Jann och L. Sevón,

generaladvokat: S. Alber,

justitiesekreterare: byrådirektören L. Hewlett,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att parterna har avgivit muntliga yttranden vid förhandlingen den 14 september 2000,

och efter att den 26 oktober 2000 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 16 juli 1999, med stöd av artikel 226 EG väckt talan om fastställelse av att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 i EG-fördraget (nu artikel 90 i EG i ändrad lydelse), genom att

— bibehålla och tillämpa bestämmelser om tillämpning av en formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket får diskriminerande eller protektionistiska verkningar för fordon som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande eller konkurrerande inhemska fordon, och

— bibehålla bestämmelser om begränsning av K-faktorn vid beräkning av skattemässig motorstyrka för de fordon som godkändes i enskilda förfaranden mellan den 1 januari 1978 och den 12 januari 1988 och som befunnits motsvara typgodkända fordon som har en verklig motorstyrka som överstiger 100 kW.

2 Vid den muntliga förhandlingen har kommissionen frånträtt sin andra anmärkning.

Det nationella rättsliga sammanhanget

3 Det franska systemet för beskattning av personbilar bygger på beräkningen av bilarnas skattemässiga motorstyrka, vilken är avgörande för beräkningen av beskattningsunderlaget.

4 Under den i målet aktuella perioden, det vill säga under perioden före den 1 juli 1998, kännetecknades detta beskattningssystem av att det samtidigt förelåg två skilda huvudsakliga metoder för beräkning av personbilars skattemässiga motorstyrka.

5 Dessa två metoder för beräkning har fastställts i cirkulär av den 28 december 1956 (JORF av den 22 januari 1957, s. 910, nedan kallat 1956 års cirkulär) respektive cirkulär nr 77-191 av den 23 december 1977 (JORF av den 8 februari 1978, s. 1052, nedan kallat 1977 års cirkulär), vilket har ändrats ett flertal gånger. Dessa cirkulär har godkänts genom lag med retroaktiv verkan i enlighet med artikel 35 i loi no 93-859, du 22 juin 1993, portant loi de finances rectificative pour 1993 (lag nr 93-859 av den 22 juni 1993 om ändring av finanslagen för år 1993) (JORF av den 23 juni 1993, s. 8815).

6 Den formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som följer av 1956 års cirkulär bygger endast på fordonets cylindervolym.

7 De franska myndigheterna, som konstaterade att det förhållandet att det endast hänvisades till cylindervolymen hade medfört ett incitament att utnyttja motorstyrkan hos motorer med liten cylindervolym i högsta möjliga grad, vilket

fick följder som kunde vara ofördelaktiga vad gäller buller och begränsning av bensinförbrukning, antog 1977 års cirkulär för att korrigera den formel som fastställts i 1956 års cirkulär i syfte att uppnå en skattemässig motorstyrka som överensstämmer bättre med fordonets inneboende benägenhet att förbruka bensin och som kan utgöra ett incitament att söka minska denna förbrukning.

8 Genom 1977 års cirkulär infördes, med verkan från och med den 1 januari 1978, en andra formel för beräkning av motorfordons skattemässiga motorstyrka, med ett antal andra parametrar förutom cylindervolym, såsom bensinförbrukning, däckens omkrets och utväxlingsförhållandena i manuella växellådor med fyra eller fem växellägen och automatiska växellådor med tre växellägen. Denna formel har ändrats genom ett flertal cirkulär.

9 I synnerhet avpassades den formel för beräkning som följer av 1977 års cirkulär genom cirkulär av den 15 april 1983 (JORF av den 5 maj 1983, komplementnummer, s. 4279) för att de automatiska växellådornas utveckling skulle kunna beaktas. Vissa tekniska utformningar av sådana växellådor tillverkades inte industriellt i någon omfattning av betydelse år 1977. I förevarande fall var det fråga om automatiska växellådor med fyra växellägen.

10 Ingen annan ändring av den formel för beräkning som följer av 1977 års cirkulär har gjorts i syfte att speciellt beakta senare tekniska nydaningar.

11 Det skall anmärkas att kommissionen i mål C-421/97, Tarantik (dom av den 15 juni 1999, REG 1999, s. I-3633, punkt 8), vilket avsåg samma rättsliga sammanhang som förevarande mål, obestritt uppgav att tillämpning av den formel för beräkning som följer av 1977 års cirkulär i allmänhet leder till att den skattemässiga motorstyrkan blir ungefär två hästkrafter lägre än vid tillämpning av den formel som följer av 1956 års cirkulär. Denna skillnad påverkar storleken

av den differentierade skatten och av försäkringspremier, eftersom dessa beräknas med utgångspunkt i fordonets skattemässiga motorstyrka.

12 Metoden för godkännande av fordon utgör ett av de kriterier utifrån vilka det avgörs vilka bestämmelser som är tillämpliga.

13 1977 års cirkulär, å ena sidan, är sålunda i princip tillämpligt på personbilar som har typgodkänts från och med den 1 januari 1978 samt, enligt cirkulär nr 87-56 av den 24 juni 1987, även på personbilar som godkänts i enskilda förfaranden från och med den 24 juni 1987 om de överensstämmer med en modell som har typgodkänts eller, vad avser skattemässig motorstyrka, kan anses likvärdiga med en typgodkänd modell, vars skattemässiga motorstyrka har beräknats i enlighet med 1977 års cirkulär.

14 1956 års cirkulär, å andra sidan, är tillämpligt på alla motorfordon som har godkänts före den 1 januari 1978, oavsett om det skett genom typgodkännande eller genom enskilt förfarande. Från och med den 1 januari 1978 var cirkuläret fortfarande tillämpligt på fordon som godkänts i enskilda förfaranden till och med den 23 juni 1987. Från och med den 24 juni 1987 var cirkuläret endast tillämpligt på fordon som godkänts i enskilda förfaranden och befunnits inte överensstämma med en modell som har typgodkänts (se domen i det ovannämnda målet Tarantik, punkt 10).

15 Det stora flertalet av de fordon som godkändes i Frankrike under den i förevarande mål aktuella perioden omfattades av bestämmelserna i 1977 års cirkulär. 1956 års cirkulär tillämpades endast i ett fåtal fall.

16 Sedan den 1 juli 1998 har ytterligare en metod för beräkning av fordons skattemässiga motorstyrka tillkommit. Denna metod ifrågasätts inte av kommissionen i detta mål. Denna tredje formel för beräkning, som infördes genom artikel 62 i loi de finances du 2 juillet 1998 (finanslag av den 2 juli 1998) (JORF

av den 3 juli 1998, s. 10138), är tillämplig på fordon som släppts ut på marknaden i Frankrike för första gången från och med den 1 juli 1998 samt på fordon som har registrerats i Frankrike efter att ha släppts ut på marknaden för första gången från och med ovan nämnt datum i en medlemsstat eller i ett tredje land som tillhör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

17 Bestämmelserna i artikel 35 i loi de finances rectificative pour 1993, i vilka 1956 och 1977 års cirkulär gavs status av lag, upphävdes inte genom loi de finances du 2 juillet 1998, men de är numera endast tillämpliga på fordon som har släppts ut på marknaden och registrerats i Frankrike före den 1 juli 1998.

Det administrativa förfarandet

18 Enligt kommissionen påförs i Frankrike fordon från andra medlemsstater och som innehåller vissa tekniska nydaningar, närmare bestämt automatisk växellåda med fem växellägen och manuell växellåda med sex växellägen, en årlig fordonsskatt som är mycket högre än den skatt som påförs liknande inhemska modeller, detta på grund av en ytterst liten skillnad i utformningen av växellådan. Denna överbeskattning är en följd av systematisk tillämpning av den formel för beräkning av den skattemässiga motorstyrkan som fastställs i 1956 års cirkulär. Kommissionen har påpekat att dessa tekniska nydaningar inte beaktades vid utformningen av 1977 års cirkulär, trots att de motsvarar en förbättring av redan känd teknik som användes industriellt. Kommissionen har vidare understrukit att det till den rent skattemässiga pålagan tillkommer en merkostnad för försäkringar för ägare av denna typ av fordon, eftersom fordonens skattemässiga motorstyrka även används för att fastställa premiens storlek i vissa försäkringsavtal.

19 Kommissionen angav i skrivelser av den 25 maj 1993 och av den 19 september 1994 till de franska myndigheterna att denna situation står i strid med artikel 95 i fördraget.

20 De franska myndigheterna besvarade kommissionens skrivelser i skrivelser av den 6 augusti 1993 och den 13 mars 1995.

21 I skrivelsen av den 6 augusti 1993 vidgick de franska myndigheterna att fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex eller flera växellägen samt fordon som är utrustade med automatiska växellådor med fem eller flera växellägen omfattades av bestämmelserna i 1956 års cirkulär, i likhet med alla andra fordon i vilka sådan teknik används som inte var känd och användes industriellt år 1977.

22 De franska myndigheterna medgav i skrivelsen av den 13 mars 1995 att det förhållandet att olika formler tillämpades vid beräkningen, beroende på om fordonet var utrustat med sådana växellådor som är utformade i enlighet med sådan ny teknik som ovan nämnts eller ej, i förekommande fall kunde medföra att den skattemässiga motorstyrkan fastställdes till en annan styrka än för liknande modeller.

23 Enligt samma skrivelse visar en första detaljerad jämförande studie, som utförts på grundval av de modeller som såldes på den franska marknaden år 1993, att

— de modeller som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen kan ha en två till tre hästkrafter större skattemässig motorstyrka än den som gäller för liknande modeller utrustade med manuella växellådor med fem växellägen,

— de modeller som är utrustade med automatiska växellådor med fem växellägen kan ha en lika stor, en hästkraft större eller fyra till sju hästkrafter mindre skattemässig motorstyrka än den som gäller för liknande modeller utrustade med automatiska växellådor med fyra växellägen, och

— att det för ett flertal modeller inte var möjligt att göra någon jämförelse, eftersom det inte på marknaden fanns några i tekniskt hänseende liknande modeller som är utrustade med klassiska växellådor.

24 Kommissionen delgav Republiken Frankrike en formell underrättelse den 12 februari 1997. De franska myndigheterna besvarade inte underrättelsen.

25 Den 22 december 1997 tillställde kommissionen Republiken Frankrike ett motiverat yttrande och uppmanade den nämnda medlemsstaten att inom två månader från delgivningen av yttrandet vidta de åtgärder som var nödvändiga för att bringa bestämmelserna om fastställelse av fordons skattemässiga motorstyrka i överensstämmelse med artikel 95 i fördraget.

26 De franska myndigheterna svarade kommissionen genom skrivelse av den 2 mars 1998 och vidhöll härvid i huvudsak sin inställning.

Sökandens yrkanden

27 Kommissionen, som vidhåller att artikel 95 i fördraget har åsidosatts, har väckt den i målet aktuella talan och yrkat att domstolen skall

— fastställa att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 i fördraget genom att bibehålla och tillämpa bestämmelser om tillämpning av en formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket får

diskriminerande eller protektionistiska verkningar för fordon som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande eller konkurrerande inhemska fordon, och

— förplikta Republiken Frankrike att ersätta rättegångskostnaderna.

Den franska regeringens yrkanden

28 Den franska regeringen har vid den muntliga förhandlingen yrkat att domstolen skall

— ogilla kommissionens talan, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

Prövning i sak

Parternas inställning

29 Kommissionens enda anmärkning avser det förhållandet att den metod för beräkning av skattemässig motorstyrka som följer av 1956 års cirkulär tillämpas

på fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen. Dessa fordon, eller åtminstone de flesta av dem, har importerats från andra medlemsstater, medan fransktillverkade fordon, vilka visserligen inte har tillgång till denna transmissionsteknik men i konsumenternas ögon ändå liknar de förstnämnda fordonen, omfattas av bestämmelserna i 1977 års cirkulär, vilka utgör gängse rätt för den inhemska tillverkningen av personbilar.

30 Detta förhållande leder enligt kommissionens mening i regel till att fordon som är utrustade med nydanande teknik påförs högre skatt och är av sådan art att potentiella köpare avskräcks från att köpa de nämnda fordonen och i stället köper liknande eller konkurrerande fordon vilka är tillverkade i Frankrike och vars skattemässiga motorstyrka beräknas på ett mer förmånligt sätt. Det franska beskattningssystemet är således inte förenligt med artikel 95 i fördraget, eftersom det inte i samtliga fall helt saknar diskriminerande faktorer eller protektionistisk verkan för fordon som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande eller konkurrerande inhemska fordon.

31 Enligt kommissionen har de franska myndigheterna under den skriftväxling som ägt rum under det administrativa förfarandet dels vidgått att den formel som valts för beräkning av skattemässig motorstyrka missgynnar fordon från andra medlemsstater som innehåller viss nydanande teknik, dels medgivit att tillämpning av denna formel ledde till en ökning av skatteuttaget i förhållande till liknande fordon som är tillverkade i Frankrike, men förnekat att överbeskattning sker i samtliga fall.

32 Kommissionen har erinrat om att 1977 års cirkulär hade till syfte att införa en ny metod för beräkning av fordons skattemässiga motorstyrka, varvid parametrar som försök till förbättring i fråga om bensinförbrukning och utsläpp av föroreningar skulle beaktas. Formeln för beräkning av fordons skattemässiga motorstyrka har endast en gång, år 1983, avpassats för att den tekniska utveckling som har samband med tillverkning av fordon som är utrustade med automatiska växellådor med fyra växellägen skall kunna beaktas. Kommissionen har kritiserat de franska myndigheterna för att de inte har ändrat 1977 års cirkulär på så sätt att senare teknisk utveckling beaktas och så att fordon som är

utrustade med sådan teknik som manuell växellåda med sex växellägen eller automatisk växellåda med fem växellägen omfattas av cirkulärets tillämpningsområde. Detta skulle tjäna det nämnda cirkulärets syfte, i synnerhet vad gäller bensinförbrukning. Följaktligen tillämpas den formel för beräkning som fastställs i 1956 års cirkulär systematiskt på alla nya serietillverkade fordon som innehåller tekniska nydaningar, utan att de nämnda fordonens egenskaper och faktiska prestanda beaktas.

33 Enligt kommissionens mening kan de franska myndigheternas argument, att de på grund av administrativa svårigheter har varit oförmögna att ändra formeln för beräkning mellan 1983 och 1998 i syfte att beakta den tekniska utvecklingen, inte godtas. Enligt domstolens fasta rättspraxis kan en medlemsstat inte motivera åsidosättande av gemenskapsrätten med de svårigheter som den har att vidta de administrativa åtgärder som är nödvändiga för att anpassa en reglering.

34 Kommissionen har avslutningsvis anfört att det ankommer på den franska regeringen att visa att det ifrågavarande beskattningssystemet inte i något fall har en diskriminerande verkan för importerade fordon, vilket den nämnda regeringen inte har kunnat göra i förevarande fall.

35 Den franska regeringen har tvärtom anfört att kommissionen inte har visat att det stred mot artikel 95 i fördraget att tillämpa 1956 års cirkulär på fordon som innehåller nydanande teknik.

36 Den franska regeringen medger förvisso att den skattemässiga motorstyrkan beräknas enligt den formel som fastställs i 1956 års cirkulär för de i förevarande mål aktuella fordon som innehåller nydanande teknik. Regeringen i fråga medger

även att tillämpning av denna formel vid fastställande av de nämnda fordonens skattemässiga motorstyrka kan leda till en hårdare beskattning än den beskattning som följer av tillämpning av den formel som fastställs i 1977 års cirkulär, men understryker att denna missgynnande verkan inte uppkommer systematiskt.

37 Enligt den franska regeringens mening är det inte tillräckligt att, i likhet med kommissionen, med hänvisning till domen av den 17 februari 1976 i mål 45/75, Rewe-Zentrale (REG 1976, s. 181, punkt 15, svensk specialutgåva volym 3, s. 25), visa att tillämpning av 1956 års cirkulär på fordon som innehåller nydanande teknik leder till en högre beskattning av importerade fordon, även om detta bara sker i vissa fall, för att det skall kunna fastställas att artikel 95 första stycket i fördraget har åsidosatts. Denna praxis är nämligen endast tillämplig om skatter eller avgifter beräknas genom olika metoder för importerade varor respektive inhemska varor, vilket inte är fallet i förevarande mål.

38 Den franska regeringen har i detta hänseende påpekat att det kriterium som används för att fastställa huruvida fordonen skall beskattas enligt 1956 eller 1977 års cirkulär är huruvida det föreligger nydanande teknik, det vill säga en manuell växellåda med sex växellägen eller en automatisk växellåda med fem växellägen, och inte huruvida fordonen är importerade eller tillverkade i Frankrike. Regeringen i fråga har för övrigt angivit att även vissa fransktillverkade fordon förekommer bland de fordon som innehåller nydanande teknik, även om dessa förvisso till största delen är importerade. Två versioner av modell 306 av märket Peugeot är sålunda utrustade med manuell växellåda med sex växellägen, liksom två versioner av modellen Berlinette och en version av modellen Barquette av märket Hommel.

39 Den franska regeringen har för övrigt anfört att beskattningssystemet, även om samtliga fordon som innehåller nydanande teknik vore importerade, inte skulle kunna anses vara diskriminerande enbart på den grunden att endast importerade varor, särskilt med ursprung i andra medlemsstater, beskattades hårdare. För att det skulle kunna anses föreligga ett åsidosättande av artikel 95 första stycket i fördraget, skulle det dessutom krävas att kommissionen visade att följden av att

formeln i 1956 års cirkulär tillämpas på fordon som innehåller nydanande teknik blir att konsumenter avskräcks från att köpa importerade fordon och lockas att välja liknande fordon som är tillverkade i Frankrike. Enligt den franska regeringen ger de ekonomiska och sociala realiteterna emellertid anledning att anta att de konsumenter som avskräcks från att köpa en modell som innehåller nydanande teknik i stället skulle välja andra fordon av samma märke, det vill säga till största delen importerade fordon, och inte nödvändigtvis fordon som tillverkats i Frankrike. Det har således inte visats att det föreligger en protektionistisk verkan till förmån för den inhemska tillverkningen.

Domstolens bedömning

40 Enligt fast rättspraxis är ett beskattningssystem endast förenligt med artikel 95 i fördraget om det är av sådan art att det under alla omständigheter är uteslutet att importerade varor beskattas hårdare än liknande inhemska varor (se dom av den 3 februari 2000 i mål C-228/98, Dounias, REG 2000, s. I-577, punkt 41, och däri omnämnd rättspraxis).

41 För att kunna pröva huruvida det av kommissionen ifrågasatta beskattningssystemet är förenligt med artikel 95 i fördraget skall det först och främst klargöras i vilken utsträckning fordon som är tillverkade i Frankrike skulle kunna anses likna de importerade fordon som innehåller nydanande teknik.

42 Vid bedömningen av frågan huruvida sådan likhet som avses i förbudet i artikel 95 första stycket i fördraget föreligger bör det undersökas huruvida produkterna har liknande egenskaper och fyller samma behov hos konsumenterna (se dom av den 4 mars 1986 i mål 106/84, kommissionen mot Danmark, REG 1986, s. 833, punkt 15; svensk specialutgåva volym 8, s. 487).

43 Domstolen har dessutom i punkt 28 i domen i det ovannämnda målet Tarantik funnit dels att sådana produkter som bilar är liknande i den mening som avses i artikel 95 första stycket i fördraget, om deras egenskaper och de behov som de fyller innebär att de konkurrerar med varandra, dels att graden av konkurrens mellan två modeller är avhängig i vilken mån modellerna uppfyller olika krav, bland annat i fråga om pris, storlek, komfort, prestanda, bränsleekonomi, livslängd och tillförlitlighet.

44 Eftersom de kriterier för likhet som kan utläsas av rättspraxis inte endast avser fordonens tekniska utrustning kan även andra egenskaper beaktas. Följaktligen är det uppenbart att fordon av olika märken, vare sig de är utrustade med manuell växellåda med sex växellägen eller med en automatisk växellåda med fem växellägen eller ej, i konsumenternas ögon kan utgöra liknande fordon i den mening som avses i artikel 95 första stycket i fördraget, såsom denna bestämmelse har tolkats i den ovannämnda domen i målet Tarantik.

45 Begreppet liknande inhemska fordon kan således inte begränsas till att endast avse fransktillverkade fordon som är utrustade med sådan nydanande teknik som kommissionens talan avser i förevarande mål. Av motsvarande skäl kan det av den franska regeringen framförda argumentet att konsumenter, som inför utsikten att beskattas hårdare avskräckts från att förvärva ett fordon som innehåller nydanande teknik, i stället skulle välja ett fordon av samma märke inte godtas.

46 För det andra bör det utredas huruvida de importerade fordon som innehåller nydanande teknik beskattas hårdare än liknande inhemska fordon.

47 Det har inte bestritts att de flesta fordon som innehåller sådan nydanande teknik som förevarande talan avser är importerade. Det framgår sålunda av de sifferuppgifter som den franska regeringen har lämnat som svar på domstolens skriftliga frågor att dels samtliga fordon som är utrustade med automatiska växellådor med fem växellägen, dels en mycket stor majoritet, för att inte säga så gott som samtliga fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen är importerade och omfattas av 1956 års cirkulär.

48 Det är för övrigt ostridigt att tillämpning av den formel för beräkning som följer av 1956 års cirkulär vid fastställande av ett fordons skattemässiga motorstyrka i de flesta fall är till nackdel för ägarna till de berörda fordonen, eftersom den leder till en högre beskattning än vad som skulle ha blivit fallet om den metod för beräkning av skattemässig motorstyrka som följer av 1977 års cirkulär hade tillämpats. Den franska regeringen har för övrigt inte bestritt att tillämpning av 1956 års cirkulär kan ha ogynnsamma skattemässiga följder för fordonens ägare.

49 Domstolen har dock vid flera tillfällen funnit att artikel 95 första stycket i fördraget har åsidosatts när en importerad vara beläggs med skatter eller avgifter enligt andra beräkningsmetoder och andra regler än vad som gäller för en liknande inhemsk vara, om detta leder till att en högre skatt eller avgift utgår för den importerade varan, även om denna skillnad endast uppstår i vissa fall (se dom av den 23 oktober 1997 i mål C-375/95, kommissionen mot Grekland, REG 1997, s. I-5981, punkt 20, och däri omnämnd rättspraxis).

50 Det är således tydligt att det franska beskattningssystemet, i den del 1956 års cirkulär skall tillämpas vid beräkning av skattemässig motorstyrka hos fordon som innehåller nydanande teknik, vilka till största delen är importerade, inte är sådant att det under alla omständigheter kan uteslutas att importerade fordon beskattas hårdare än fransktillverkade fordon som kan anses vara liknande.

51 Domstolen finner således att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 första stycket i fördraget genom att bibehålla och tillämpa bestämmelser om tillämpning av en formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket får diskriminerande eller protektionistiska verkningar för bilar som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande inhemska fordon.

Rättegångskostnader

52 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att svaranden skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom Republiken Frankrike har tappat målet, skall denna stat ersätta rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

följande dom:

1) **Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 första stycket i EG-fördraget (nu artikel 90 EG första stycket i ändrad lydelse)**

genom att bibehålla och tillämpa bestämmelser om tillämpning av en formel för beräkning av skattemässig motorstyrka som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket får diskriminerande eller protektionistiska verkningar för bilar som är tillverkade i andra medlemsstater jämfört med liknande inhemska fordon.

2) Republiken Frankrike skall ersätta rättegångskostnaderna.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 15 mars 2001.

R. Grass

Justitiesekreterare

A. La Pergola

Ordförande på femte avdelningen