FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

fremsat den 26. oktober 2000 [1]

I — Indledning

1. I den foreliggende sag skal Domstolen igen, denne gang i en traktatbrudssag, træffe afgørelse om, hvorvidt bestemte beregningsmetoder i det franske afgiftssystem for motorkøretøjer er forenelige med fællesskabsretten [2]. Det drejer sig om spørgsmålet, hvorvidt formlen for beregning af den afgiftspligtige motorkraft, der slutteligt er bestemmende for beskatningens størrelse — som i det foreliggende tilfælde først og fremmest bliver beregnet ud fra antallet af gear — er diskriminerende eller protektionistisk over for producenter af motorkøretøjer fremstillet i andre medlemsstater sammenholdt med tilsvarende motorkøretøjer fremstillet i Frankrig. Kommissionen finder dette givet, da motorkøretøjer med seks gear, henholdsvis fem automatgear, bliver skattemæssigt højere ansat efter ordningen fra 1956 end motorkøretøjer ansat efter ordningen fra 1977, som efter Kommissionens opfattelse er sammenlignelige i teknisk henseende. Da motorkøretøjer med seks gear, henholdsvis fem automatgear, overvejende bliver importeret, og kun få er fransk produceret, gør Kommissionen gældende, at de franske bestemmelser vedrørende afgift på motorkøretøjer indebærer en tilsidesættelse af EF-traktatens artikel 95 (efter ændring nu artikel 90 EF).

2. Kommissionen var også først gået ud fra, at de franske myndigheder havde tilsidesat gældende fællesskabsret ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft af motorkøretøjer med en motoreffekt på over 100 kW. Den havde derfor først anlagt to særskilte sager. Disse blev efterfølgende sammenfattet i den foreliggende sag, idet begge sager vedrører beregningen af den afgiftspligtige motorkraft i medfør af de samme franske lovbestemmelser.

3. Da Kommissionen imidlertid under den mundtlige forhandling trak det andet klagepunkt tilbage, er det i det følgende kun nødvendigt at komme ind på den første søgsmålsgrund. Ligeledes er det ikke nødvendigt at komme ind på retsstillingen efter den 1. juli 1998, idet Kommissionen under den mundtlige forhandling accepterede, at

1 Originalsprog: tysk.

2 — Jf. vedrørende tidligere præjudicielle sager dom af 9.5.1985, sag 112/84, Humblot, Sml. s. 1367, af 17.9.1987, sag 433/85, Feldain, Sml. s. 3521, af 28.4.1988, forenede sager 76/87, 86/87-89/87 og 149/87, Seguela, Sml. s. 2397, af 29.6.1988, sag 240/87, Deville, Sml. s. 3513, af 30.11.1995, sag C-113/94, Casarin, Sml. I, s. 4203, af 18.12.1997, sag C-284/96, Tabouillot, Sml. I, s. 7471, af 15.6.1999, sag C-421/97, Tarantik, Sml. I, s. 3633, og kendelser af 2.2.1996, sag C-257/95, Bresle, Sml. I, s. 233, af 2.3.1999, forenede sager C-231/98 og C-232/98, Lamboley og Bouctot, ikke trykt i Samling af Afgørelser, af 21.4.1999, forenede sager C-28/98 og C-29/98, Charreire og Hirtsmann, Sml. I, s. 1963, og af 11.5.1999, sag C-325/98, Anssens, Sml. I, s. 2969.

de fra og med det tidspunkt gældende franske bestemmelser var forenelige med fællesskabsretten.

II — Nationale bestemmelser vedrørende beregning af den afgiftspligtige motorkraft

4. I Frankrig er der med artikel 1599 C til 1599 J i code général des impôts indført en afgift på motorkøretøjer med forskellige trin. I lovgivningen blev der fastlagt skattetrin, der — oprindelig kun beregnet efter motorens cylindervolumen (cm3) — omfatter flere motoreffekttrin; til hvert af disse skattetrin svarer der en koefficient. Størrelsen af den skat, der tilflyder departementerne, fremkommer ved multiplikation af en basissats — som medlemmerne af de enkelte Conseils généraux årligt fastsætter — med de for det pågældende skattetrin svarende koefficienter.

5. Det franske afgiftssystem for motorkøretøjer beror således på en fastsættelse af den afgiftspligtige motorkraft for personbiler, hvortil bemærkes, at ændringerne ved lov af 2. juli 1998, der regulerer beregningen af den afgiftspligtige motorkraft på nye biler indregistreret fra den 1. juli 1998, a priori — ifølge Kommissionen — ikke strider mod fællesskabsretten.

6. På det for traktatbrudsproceduren afgørende tidspunkt — altså tiden før den 1. juli 1998 — blev beregningen af den afgiftspligtige motorkraft i det væsentlige reguleret ved cirkulære af 28. december 1956 (JORF af 22.1.1957, s. 910) samt ved cirkulære nr. 77-191 af 23. december 1977 (JORF af 8.2.1978, s. 1052) som ændret ved cirkulære nr. 87-56 af 24. juni 1987 og cirkulære nr. 88-04 af 12. januar 1988 (herefter »cirkulæret af 1977«).

7. Formlen til beregning af den afgiftspligtige motorkraft, som følge af cirkulæret af 1956, beror alene på motorkøretøjets cylindervolumen (cm3).

8. Med cirkulæret af 1977 er der derimod fra og med den 1. januar 1978 indført en ny formel til beregning af den afgiftspligtige motorkraft af motorkøretøjer, der henset til ny teknologi inddrager flere parametre sammen med cylindervolumen, deriblandt dækstørrelse og gearudveksling — antal gear — altså tekniske kriterier, der hvad angår brændstofforbrug og forureningsemission resulterer i bedre ydelse.

9. Motorkøretøjernes godkendelsesmåde — altså typegodkendelse — er et af de kriterier, som den gældende bestemmelse fastsætter.

10. Således er cirkulæret af 1956 generelt gældende for alle motorkøretøjer, der blev godkendt som model eller stykvis før den 1. januar 1978. Dette gælder også for personbiler, hvis kendetegn (antal pladser, motormodel, transmission) ikke hører til blandt de i cirkulæret af 1977 opførte. Til denne kategori hører også de her relevante motorkøretøjer med sekstrins gear og motorkøretøjer med femtrins automatgear.

Formlen i cirkulæret af 1956 omfatter også personbiler, der er godkendt stykvis efter den 24. juli 1987 eller senere, og som afgiftsmæssigt ikke svarer til en godkendt model, hvis afgiftspligtige motorkraft blev beregnet efter cirkulæret af 1977, eller som blev anset for at have samme værdi som denne model.

Endvidere omfatter formlen et yderligere antal motorkøretøjer opregnet efter godkendelsesmåde og -dato, hvilket der dog — da det ikke er relevant for sagen — ikke vil blive redegjort for i detaljer.

11. Cirkulæret af 1977 gælder derimod principielt for personbiler, som blev typegodkendt som model fra den 1. januar 1978, samt for personbiler, der enkeltvis blev godkendt fra den 24. juli 1987 og som tilhører en typegodkendt model eller som afgiftsmæssigt er anerkendt som en ligeværdig godkendt model, hvis afgiftspligtige motorkraft beregnes efter cirkulæret af 1977.

12. I Frankrig gjaldt der på det for sagen relevante tidspunkt, altså fra den 1. januar 1978, to sideordnede — fra 1998 endda tre — forskellige metoder til beregning af afgiftstrinnet. Åbenbart faldt størsteparten af motorkøretøjer i Frankrig godkendt på det for sagen relevante tidspunkt ind under den formel, som blev fastlagt i cirkulæret af 1977. De for sagen relevante motorkøretøjer falder dog ind under formlen i cirkulæret af 1956.

13. For fuldstændighedens skyld henvises dog til, at den i punkt 5 nævnte lov af 2. juli 1998 er retningsgivende for udregning af den afgiftspligtige motorkraft på nye motorkøretøjer indregistreret fra og med den 1. juli 1998. Den nye beregning beror på to variabler: motorydelse i kilowatt og kuldioxidemission i gram/kilometer. Ved denne beregning tages der altså ikke hensyn til cylindervolumen, transmission eller brændstoftype.

III — Den administrative procedure

14. Efter Kommissionens opfattelse bliver motorkøretøjer fra andre medlemsstater, der er udstyret med en »ny« teknologi —

altså med seks manuelle gear henholdsvis fem automatgear — »på grund af små forskelle i konceptionen af gearene« beskattet højere end sammenlignelige motorkøretøjer fremstillet i Frankrig. Derudover lægges den afgiftspligtige motorkraft også til grund for beregningen af motorkøretøjets forsikringspræmie, hvilket betyder en merudgift for den enkelte bilejer.

15. »Merbeskatningen« er et resultat — mener Kommissionen — af den systematiske anvendelse af beregningsformlen for den afgiftspligtige motorkraft i henhold til cirkulæret af 1956. Indtil 1994 var ingen fransk producerede motorkøretøjer udstyret med denne teknologi, som er en perfektionisering af hidtidige kendte teknikker. Alligevel var denne teknologi kendt og havde derfor kunnet tages i betragtning ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft i henhold til cirkulæret af 1977.

16. I skrivelse af 25. maj 1993 og skrivelse af 19. september 1994 underrettede Kommissionen de franske myndigheder om, at forholdet var i strid med traktatens artikel 95.

17. De franske myndigheder svarede i skrivelse af 6. august 1993 og 13. marts 1995. I den første skrivelse anerkendte de, at de motorkøretøjer, som har seks gear henholdsvis en automatgearkasse med fem gear, er underkastet bestemmelserne i cirkulæret af 1956. Dette gælder også for motorkøretøjer udstyret med en teknologi, som endnu ikke var kendt i 1977 og derfor ikke kunne have været seriemæssigt indbygget.

18. Af den anden skrivelse fremgår, at anvendelsen af de forskellige beregningsmetoder alt efter motorkøretøjernes gear kunne føre til fastsættelse af forskellige afgiftstrin for sammenlignelige modeller. En første detaljeret undersøgelse på grundlag af de modeller, som blev solgt på det franske marked i 1993, har vist følgende:

1) I sammenligning med lignende modeller med fem gear kan modeller med seks gear have en afgiftspligtig motorkraft, der ligger to til tre hk højere.

2) I sammenligning med lignende modeller med fire automatgear kan den afgiftspligtige motorkraft for modeller med fem gear enten være den samme eller én hk højere eller være fire til syv hk lavere.

3) For mange andre modeller kunne der ikke drages en sammenligning, idet der på markedet ikke fandtes modeller med

et sammenligneligt teknisk udstyr med klassisk gearskifte.

19. Videre anføres, at konklusionerne vedrørende de tekniske muligheder for en tilpasning af cirkulæret af 1977 ville foreligge inden udgangen af 1995 og kort efter blive meddelt Kommissionen.

20. Kommissionen har tolket skrivelserne fra de franske myndigheder som en anerkendelse af, at beregningsmetoden har en diskriminerende virkning, og at den fører til højere skattemæssig belastning sammenlignet med lignende fransk producerede motorkøretøjer, hvorved denne merbeskatning ikke nødvendigvis udløses i alle tilfælde.

I skrivelse af 13. marts 1996 opfordrede Kommissionen de franske myndigheder til at meddele den resultatet af en undersøgelse af tilpasningen af cirkulæret af 1977. Kommissionen modtog imidlertid intet svar.

21. Åbningsskrivelsen blev tilsendt Den Franske Republik den 2. februar 1997 som et led i traktatbrudsproceduren, men heller ikke denne skrivelse blev besvaret af de franske myndigheder.

22. Kommissionen fremsatte sin begrundede udtalelse til Den Franske Republik den 22. december 1997. I skrivelse af 2. marts 1998 redegjorde de franske myndigheder for deres opfattelse af sagen.

23. I denne svarskrivelse henviser de franske myndigheder til, at anvendelsen af forskellige beregningsmetoder alt efter motorkøretøjernes form for gear kan føre til en forskellig afgiftspligtig motorkraft af lignende modeller. Sammenligninger, der blev gennemført på grundlag af de motorkøretøjer, som fandtes på det nationale marked i 1993, gav følgende resultat:

— I forhold til lignende modeller med fem gear eller fire automatgear var der på modeller med seks gear henholdsvis fem automatgear blevet beregnet en højere, samme eller lavere afgiftspligtig motorkraft.

— For mange motorkøretøjer fandtes der ikke lignende modeller med traditionelt gear.

24. Af de i alt i 1993 godkendte tilsvarende nye motorkøretøjer var kun 0,002% (3 500 motorkøretøjer) udstyret med den

nye gearteknik. Alligevel var der blevet gennemført undersøgelser for at gennemgå beregningsmetoden i henhold til cirkulæret af 1977. Ved en sådan gennemgang tog man dog stadig hensyn til målet med også at tage hensyn til forbruget ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft. Den nye beregningsmetode vil derfor fortsat have gyldighed, uafhængigt af den tekniske udvikling af motorer og gear. Disse undersøgelser blev afsluttet i efteråret 1997. De havde ført til en ny beregningsmetode, hvor motorkøretøjets totaleffekt i det væsentlige lægges til grund i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige direktiver.

IV — Søgsmålet og påstandene

25. Da Kommissionen imidlertid stadigvæk går ud fra en tilsidesættelse af traktatens artikel 95, har den anlagt nærværende sag ved stævning, som er indgået på Domstolens Justitskontor den 16. juli 1999.

26. Under den mundtlige forhandling har Kommissionen trukket sin anden påstand tilbage, men har dog nedlagt følgende påstande:

1) Det fastslås, at Den Franske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 95 (nu artikel 90 EF), idet den har opretholdt og anvendt en lovgivning i henhold til hvilken, der skal anvendes en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med seks gear eller med automatisk gearkasse med fem gear, og som har diskriminatoriske eller beskyttende virkninger over for køretøjer fremstillet i andre medlemsstater i forhold til tilsvarende eller konkurrerende indenlandske køretøjer.

2) Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.

V — Parternes anbringender og argumenter

27. Foruden de argumenter, der blev anført under den administrative procedure, har parterne, hvad angår den resterende påstand, anført følgende:

Kommissionen henviser til, at cirkulæret af 1977 skulle indføre en helt ny metode til beregning af den afgiftspligtige motorkraft, som ud over cylindervolumen også skulle tage hensyn til andre faktorer som forbrug og lavere emission af skadelige stoffer. Den bebrejder de franske myndigheder ikke at have ændret cirkulæret af 1977 således, at også motorkøretøjer udstyret med en teknologi, svarende til parametrene i cirkulæret af 1977 — især med hensyn til brændstofforbrug — falder ind under dets anven-

delsesområde. På grund af en lille teknisk forskel i gearkassekonceptet blev disse motorkøretøjer, som hovedsageligt er fremstillet i andre medlemsstater, underkastet en anden beregningsmetode, nemlig cirkulæret af 1956. Herved blev disse motorkøretøjers særlige karakteristika ikke taget i betragtning, hvilket førte til en højere beskatning i forhold til sammenlignelige indenlandske motorkøretøjer. Dette medfører imidlertid en tilsidesættelse af forbuddet mod forskelsbehandling i traktatens artikel 95.

28. Derudover påtaler Kommissionen kompleksiteten og den manglende gennemskuelighed i det franske system for afgift på motorkøretøjer og henviser i den forbindelse til Domstolens praksis vedrørende dette skattesystem [3].

29. Kommissionen konkluderer sluttelig, at det påhviler den franske regering at bevise, at skattesystemet under ingen omstændigheder er diskriminerende over for importerede motorkøretøjer, hvilket den i det foreliggende tilfælde ikke har gjort.

30. Den franske regering gør gældende, at der for motorkøretøjer med ny teknologi ikke eksisterer nogen beregningsmetode, som tager hensyn til motorkøretøjets oprindelse. Det afgørende kriterium er her antallet af gear i de forskellige gearkassetyper. Til de pågældende motorkøretøjer, som ganske vist overvejende importeredes, hører også flere franske modeller, nemlig to Peugeot 306 modeller samt to Hommelversioner.

31. Domstolens retspraksis, efter hvilken der foreligger en tilsidesættelse af traktatens artikel 95, såfremt de afgifter, der gælder for importerede og indenlandske varer, beregnes forskelligt, kan ikke anvendes i dens nuværende udformning, idet afgiften netop ikke beregnes forskelligt.

32. Den franske regering anerkender, at motorkøretøjer med den nye teknologi omfattes af bestemmelserne i cirkulæret af 1956, men bestrider, at beregningsformlen, hvor det alene kommer an på cylindervolumen, fører til en systematisk forskelsbehandling af disse motorkøretøjer i sammenligning med beskatning efter cirkulæret af 1977. I enkelte tilfælde kan skatten i henhold til cirkulæret af 1956 endda være lig med eller lavere end efter cirkulæret af 1977. Men selv hvis man går ud fra en systematisk forskelsbehandling, vil en højere beskatning af importerede motorkøretøjer ikke være tilstrækkeligt til at udgøre en tilsidesættelse af traktatens artikel 95. Afgørende er, om det skattesystem, som anfægtes, medfører, at forbrugeren

3 — Jf. ovenfor, fodnote 2.

afholdes fra at købe et importeret motorkøretøj. Men dette er imidlertid ikke tilfældet; forbrugere, der eventuelt på grund af en højere beskatning af motorkøretøjer med en ny teknologi lader sig afskrække fra et køb, vil logisk beslutte sig for at købe et andet motorkøretøj af samme mærke, med andre ord ligeledes et importeret motorkøretøj.

VI — Bedømmelse

33. Med hensyn til bevisbyrden er den franske regering af den opfattelse, at Kommissionen er forpligtet til at bevise, at der foreligger en diskriminerende virkning. Kommissionens argument, som vedrører systemets kompleksitet og manglende gennemskuelighed tager ikke hensyn til, at afgiftssystemet er offentliggjort i *Journal officiel de la République française* (fransk lovtidende) og har opnået lovskraft. Dermed kan de afgiftspligtige ikke længere påberåbe sig manglende gennemskuelighed.

34. Under den mundtlige forhandling blev spørgsmålet om, hvor mange af motorkøretøjerne med seks gear, der stammer fra fransk produktion, af den franske regering besvaret med 200 til 300 biler af modellen Peugeot 306[4]. Motorkøretøjer med fem automatgear fremstilles ikke i Frankrig. Det nøjagtige antal motorkøretøjer af mærket Hommel kunne ikke oplyses; det må dog være tilsvarende lavt.

35. Parternes øvrige anbringender vil, for så vidt det er påkrævet, blive inddraget i bedømmelsen.

36. Først skal der henvises til, at traktatens artikel 95 indeholder en særskilt formulering af det almindelige forbud mods forskelsbehandling for indenlandske afgifter på varer i EF-traktatens artikel 6 (efter ændring nu artikel 12 EF). Domstolen har i den forbindelse anerkendt, at traktatens artikel 95 skal sikre fuldkommen konkurrenceneutralitet hvad angår indenlandsk beskatning af nationale og importerede produkter[5].

37. Som ovenfor nævnt — se de nævnte domme og kendelser i fodnote 2 — har Domstolen gentagne gange i præjudicielle sager behandlet det franske afgiftssystem for motorkøretøjer. I disse sager har Domstolen — for så vidt den respektive ret havde spurgt herom — anerkendt, at traktatens artikel 95 også er gældende for det franske afgiftssystem for motorkøretøjer.

4 — I forbindelse med det yderligere opgivne antal på 1 383 motorkøretøjer står det ikke klart, om det relaterer sig til alle (årligt) indregistrerede motorkøretøjer af denne model eller kun til de importerede. Andetsteds var der tale om i alt 2 000 til 2 500 motorkøretøjer.

5 — Dom af 27.2.1980, sag 168/78, Kommissionen mod Frankrig, Sml. s. 347.

38. Således antog Domstolen allerede i Feldain-dommen [6], at et progressivt beskatningssystem efter den afgiftspligtige motorkraft i henhold til traktatens artikel 95 kan være diskriminerende eller beskyttende. Domstolen anførte dengang i dommens præmis 19:

»[...] at et automobilafgiftssystem, som dels bremser afgiftens normale progression til fordel for de dyreste indenlandsk fremstillede automobiler ved at indeholde en afgiftsgruppe, der omfatter flere kategorier afgiftspligtig motorkraft end de øvrige afgiftsgrupper, og som dels indeholder en beregningsmetode for fastsættelsen af den afgiftspligtige motorkraft, som er til skade for automobiler indført fra andre medlemsstater, har en diskriminatorisk eller beskyttende virkning i den i traktatens artikel 95 forudsatte betydning«.

39. Også i Casarin-sagen [7] skulle Domstolen træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål om fortolkningen af traktatens artikel 95 med henblik på det franske afgiftssystem for motorkøretøjer. Domstolen anførte herved, at ved undersøgelsen af, om bestemte regler i dette system har en diskriminerisk eller beskyttende virkning, må det undersøges, om denne forøgelse af afgiften på bestemte motorkøretøjer kan afholde forbrugerne fra at købe køretøjer, som alle er udenlandsk fremstillede, med en højere afgiftspligtig motorkraft i stedet for indenlandsk fremstillede køretøjer [8].

40. Domstolen fastslog, at traktatens artikel 95 ikke er til hinder for en anvendelse af en national ordning om afgift på motorkøretøjer, der indebærer en øget stigningstakt, som den, der findes i de relevante franske bestemmelser, for så vidt denne forøgelse ikke fremmer salget af indenlandsk fremstillede køretøjer i forhold til salget af køretøjer importeret fra andre medlemsstater.

41. Af denne retspraksis om det franske afgiftssystem for motorkøretøjer kan udledes, at Domstolen ved fortolkningen af traktatens artikel 95 har lagt afgørende vægt på sammenligneligheden af de pågældende indenlandske og importerede varer, for så på det grundlag at kunne undersøge, om varerne underlægges samme beregningsmetoder og bestemmelser.

42. Således har Domstolen i sin seneste afgørelse om det franske afgiftssystem på motorkøretøjer i sagen Tarantik [9] — en præjudiciel anmodning — fremhævet, at »med henblik på at vurdere, om den i

6 — Jf. ovenfor, fodnote 2.
7 — Jf. ovenfor, fodnote 2.
8 — Casarin-sagen (nævnt ovenfor i fodnote 2), præmis 22.
9 — Jf. ovenfor, fodnote 2.

hovedsagen omhandlede afgiftsordning er diskriminerende eller beskyttende i traktatens artikel 95's forstand, tilkommer det den nationale ret at afgøre, hvilke køretøjer [...] der kan anses for lignende varer i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i traktatens artikel 95, stk. 1, i forhold til køretøjer importeret fra andre medlemsstater [...]« [10].

43. Under henvisning til dommen og forslaget til afgørelse i Casarin-sagen anfører Domstolen, at »[...] varer som køretøjerne 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« [11].

44. Også i den foreliggende sag er det afgørende at lægge vægt på varernes sammenlignelighed, i dette tilfælde motorkøretøjers. Da traktatens artikel 95 generelt skal sikre de indenlandske skattesystemers konkurrenceneutralitet, foreligger der en forbudt forskelsbehandling i henhold til stykke 1, når en sammenligning af afgiftsbyrden på importerede motorkøretøjer med lignende indenlandske viser, at importerede motorkøretøjer er underkastet en højere afgiftsbyrde end lignende indenlandske motorkøretøjer.

45. Kan der ikke konstateres en lighed, skal det ved hjælp af artikel 95, stk. 2, undersøges, om afgiften er egnet til at beskytte indenlandsk produktion over for importerede varer, således at den får en beskyttende virkning.

46. Domstolen har derudover fortolket traktatens artikel 95, stk. 1, vidt, således at den omfatter alle skattemæssige foranstaltninger, der kan berøre ligebehandling af indenlandske og importerede produkter [12]. Efter Domstolens opfattelse skal det for at vurdere ligheden, som forbuddet i artikel 95, stk. 1, hviler på, efterprøves, om produkterne har ensartede egenskaber og i forbrugerens øjne dækker de samme behov [13].

47. I nærværende tilfælde går Kommissionen i modsætning til den franske regering ud fra, at der for motorkøretøjer udstyret med den såkaldt nye teknologi, og som i det

10 — Tarantik-dommen (nævnt ovenfor i fodnote 2), præmis 27.

11 — Tarantik-dommen (nævnt ovenfor i fodnote 2), præmis 28.

12 — Jf. således allerede i dom af 15.7.1982, sag 216/81, COGIS, Sml. s. 2701.

13 — Jf. dom af 4.3.1986, sag 196/84, Kommissionen mod Danmark, Sml. s. 833, præmis 15.

mindste for størsteparten importeres fra andre medlemsstater, anvendes en anden metode til beregning af den afgiftspligtige motorkraft end for fransk producerede motorkøretøjer, som ganske vist ikke har denne teknologi, men som i forbrugerens øjne alligevel opfattes som ens.

48. Som allerede nævnt ovenfor i punkt 43 lægges der ved undersøgelse af motorkøretøjers ensartethed i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1, afgørende vægt på pris, størrelse, komfort, ydelse, brændstofforbrug, holdbarhed og pålidelighed.

49. Lægger man denne fleksible fortolkning af begrebet lignende til grund, så kan den franske regerings anbringende, efter hvilket kun de enkelte motorkøretøjer af et mærke kan sammenlignes indbyrdes, ikke tages til følge. Dette ville, når det kommer til stykket, indsnævre undersøgelsen af »lignende« for meget og indskrænke forbrugernes vilje til at ville købe et motorkøretøj af et bestemt mærke, hvorved de nærmere kriterier nævnt af Domstolen kun ville komme i anden række.

50. I nærværende tilfælde må det altså forudsættes, at motorkøretøjer af forskellige mærker skal kunne sammenlignes med hinanden. De eksempler, som såvel skriftligt som under den mundtlige forhandling blev anført af Kommissionen og den franske regering, viser, at de i udlandet fremstillede motorkøretøjer med ny teknologi kun møder en meget lille fransk produktion. Denne indskrænker sig tilmed til to specialmodeller af Peugeot 306 samt den i et lille antal byggede Hommel (ligeledes i to modeller). Men da der i henhold til de i retspraksis opstillede undersøgelseskriterier ikke alene kan lægges vægt på det tekniske udstyr, i dette tilfælde gear, skal også andre kriterier tages i betragtning.

51. Denne sammenligning viser imidlertid, at motorkøretøjer udstyret med den nye teknologi er omfattet af bestemmelserne i cirkulæret af 1956, mens indenlandsk fremstillede motorkøretøjer af samme værdi, som udelukkende har en anden form for gearkasse, imidlertid er omfattet af cirkulæret af 1977.

52. Formlen til beregningen af den afgiftspligtige motorkraft, som følger af cirkulæret af 1956, beror imidlertid alene på cylindervolumen. Beregningsmetoden efter cirkulæret af 1977 indeholder derimod yderligere parametre (se ovenfor, punkt 8) og lægger desuden vægt på de forskellige godkendelsesmåder.

53. Dermed er det franske afgiftssystem for motorkøretøjer imidlertid præget af to forskellige sideordnede metoder til beregning af den skattemæssige nytteværdi for motorkøretøjer [14].

Denne forskel bevirker, at der, når det kommer til stykket, fastsættes en højere afgift på motorkøretøjer, som (overvejende) bliver importeret fra andre medlemsstater end på sammenlignelige indenlandske motorkøretøjer, som ganske vist ikke har samme form for gearkasse, men som dog på grundlag af de øvrige tekniske kendetegn opfylder de samme forestillinger set med forbrugernes øjne.

54. Den faktiske omstændighed, at der også findes franskproducerede motorkøretøjer, der, fordi de har seks gear, skal beskattes som tilsvarende udenlandske motorkøretøjer, ændrer ikke på denne kendsgerning. I øvrigt fremgår det af en sammenligning af tallene på importerede motorkøretøjer sammenholdt med de i Frankrig fremstillede motorkøretøjer med samme geartype — altså samme og ikke kun sammenlignelige motorkøretøjer — at antallet af motorkøretøjer fra fransk produktion — også selv om den ikke helt nøjagtigt kan opgøres (se punkt 34) — er relativt lavt, således at der trods den skattemæssige ligebehandling er flere importerede motorkøretøjer, som berøres af den højere skat end indenlandske, således at der for så vidt også foreligger en indirekte forskelsbehandling.

55. Af ovenstående fremgår således, at der for sammenlignelige motorkøretøjer af indenlandsk produktion og importerede motorkøretøjer gælder forskellige beskatningssystemer, hvilket imidlertid ikke er muligt i henhold til traktatens artikel 95, stk. 1.

VII — Sagens omkostninger

56. I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den part, der taber sagen, til at afholde sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Den Franske Republik har tabt sagen, tilpligtes den at betale sagens omkostninger i henhold til Kommissionens påstande.

14 — Jf. således også Domstolens dom i Tarantik-sagen (nævnt ovenfor i fodnote 2, præmis 13, jf. ovenfor, punkt 42).

VIII — Forslag til afgørelse

57. På grundlag af det ovenfor anførte foreslår jeg Domstolen at træffe følgende afgørelse:

»1) Den Franske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 90 EF (tidligere EF-traktatens artikel 95), idet den har opretholdt og anvendt en lovgivning, i henhold til hvilken der skal anvendes en beregningsformel for den afgiftspligtige motorkraft, som er ugunstig for køretøjer, der er udstyret med manuel gearkasse med seks gear eller med automatisk gearkasse med fem gear, og som har diskriminatoriske eller beskyttende virkninger over for køretøjer fremstillet i andre medlemsstater i forhold til tilsvarende eller konkurrerende indenlandske køretøjer.

2) Den Franske Republik tilpligtes at betale sagens omkostninger.«