CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL S. ALBER

van 26 oktober 2000 [1]

I — Inleiding

1. In het onderhavige geding moet het Hof zich opnieuw, ditmaal echter in het kader van een niet-nakomingszaak, uitspreken over de verenigbaarheid van bepaalde berekeningsmethoden van het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel met het gemeenschapsrecht. [2] Het gaat om de vraag, of de methode voor de berekening van het fiscaal vermogen, dat bepalend is voor de hoogte van de belasting — en dat in het onderhavige geval in de eerste plaats aan de hand van het aantal versnellingen wordt vastgesteld — voor in andere lidstaten vervaardigde voertuigen ten opzichte van gelijksoortige in Frankrijk geproduceerde voertuigen discriminerende of protectionistische gevolgen heeft. Volgens de Commissie is dit het geval, aangezien naar haar mening voertuigen met handbediende zesversnellingsbakken of met automatische vijfversnellingsbakken onder het stelsel van 1956 vallen en daarom hoger worden aangeslagen dan technisch vergelijkbare voertuigen die volgens het stelsel van 1977 worden aangeslagen. Aangezien voertuigen met handbediende zesversnellingsbak of automatische vijfversnellingsbak voor het merendeel ingevoerd waren en slechts voor een klein deel uit Franse productie kwamen, stelt de Commissie dat de Franse bepalingen betreffende de motorrijtuigenbelasting in strijd waren met artikel 95 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 90 EG).

2. Aanvankelijk was de Commissie er ook van uitgegaan, dat de Franse autoriteiten bij de berekening van het fiscaal vermogen van voertuigen met een vermogen van meer dan 100 kW in strijd met het toepasselijke gemeenschapsrecht hadden gehandeld. Zij had dan ook eerst twee aparte procedures ingeleid. Deze zijn vervolgens in het onderhavige beroep samengevoegd, aangezien beide grieven betrekking hadden op de berekening van het fiscaal vermogen op grond van dezelfde Franse wettelijke regelingen.

3. Aangezien de Commissie de tweede grief ter terechtzitting echter heeft ingetrokken, zal ik mij hierna tot het eerste middel beperken. Ook hoef ik niet in te gaan op het wettelijk kader na 1 juli 1998, aangezien de Commissie ter terechtzitting heeft

1 — Oorspronkelijke taal: Duits.

2 — Wat de eerdere prejudiciële zaken betreft, zie arresten van 9 mei 1985, Humblot (112/84, Jurispr. blz. 1367); 17 september 1987, Feldain (433/85, Jurispr. blz. 3521); 28 april 1988, Seguela e.a. (76/87, 86/87—89/87 en 149/87, Jurispr. blz. 2397); 29 juni 1988, Deville (240/87, Jurispr. blz. 3513); 30 november 1995, Casarin (C-113/94, Jurispr. blz. I-4203); 18 december 1997, Tabouillot (C-284/96, Jurispr. blz. I-7471), en 15 juni 1999, Tarantik (C-421/97, Jurispr. blz. I-3633), evenals beschikkingen van 2 februari 1996, Bresle (C-257/95, Jurispr. blz. I-233); 2 maart 1999, Lamboley en Bouctot (C-231/98 en C-232/98, niet gepubliceerd in de Jurisprudentie); 21 april 1999, Charreire en Hirtsmann (C-28/98 en C-29/98, Jurispr. blz. I-1963), en 11 mei 1999, Anssens (C-325/98, Jurispr. blz. I-2969).

verklaard dat de Franse regelingen vanaf dat tijdstip met het gemeenschapsrecht verenigbaar zijn.

II — Nationale regelingen betreffende de berekening van het fiscaal vermogen

4. In Frankrijk is met de artikelen 1599 C tot en met 1599 J van de Code général des impôts een gedifferentieerde motorrijtuigenbelasting ingevoerd. In de wetgeving zijn belastingschijven vastgesteld die — oorspronkelijk alleen op basis van de cilinderinhoud berekend — verscheidene vermogenscategorieën omvatten; met elk van die belastingschijven correspondeert een coëfficiënt. De hoogte van de gedifferentieerde belasting, die aan de departementen ten goede komt, is de uitkomst van de vermenigvuldiging van een basistarief — dat de leden van de verschillende conseils généraux jaarlijks vaststellen — met de coëfficiënten die met de desbetreffende belastingschijf corresponderen.

5. Het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel berust dus op de vaststelling van het fiscaal vermogen van de personenauto's, waarbij moet worden opgemerkt dat de wijzigingen door de wet van 2 juli 1998, waarin de berekening van het fiscaal vermogen van de vanaf 1 juli 1998 goedgekeurde nieuwe auto's wordt geregeld, volgens de Commissie a priori niet met het gemeenschapsrecht in strijd zijn.

6. Op het voor de niet-nakomingsprocedure relevante tijdstip — dus de periode vóór 1 juli 1998 —werd de berekening van het fiscaal vermogen voornamelijk geregeld door de circulaire van 28 december 1956 (JORF van 22 januari 1957, blz. 910) en door circulaire nr. 77-191 van 23 december 1977 (JORF van 8 februari 1978, blz. 1052), gewijzigd bij de circulaires nr. 87-56 van 24 juni 1987 en nr. 88-04 van 12 januari 1988 (hierna: „circulaire van 1977").

7. De berekeningsformule voor het fiscaal vermogen die in de circulaire van 1956 is vastgelegd, is alleen op de cilinderinhoud van het voertuig gebaseerd.

8. De circulaire van 1977 heeft daarentegen vanaf 1 januari 1978 een nieuwe berekeningsformule voor het fiscaal vermogen van motorvoertuigen ingevoerd, die met het oog op nieuwe technologieën verscheidene parameters naast de cilinderinhoud in aanmerking neemt, zoals de omtrek van de banden en de overbrengingsverhoudingen — het aantal versnellingen —, dus technische criteria die tot betere prestaties op het gebied van brandstofverbruik en uitstoot van schadelijke stoffen leiden.

9. De wijze van goedkeuring van de voertuigen — dus de typegoedkeuring — is een van de criteria die bepalen welke regeling van toepassing is.

10. Zo is de circulaire van 1956 van algemene toepassing op alle motorvoertuigen die vóór 1 januari 1978 per type of individueel zijn goedgekeurd. De circulaire is ook van toepassing op particuliere voertuigen waarvan de kenmerken (zitplaatsen, type motor, wijze van transmissie) niet in de circulaire van 1977 worden genoemd. Tot deze categorie behoren de voor deze zaak relevante voertuigen met een handgeschakelde zesversnellingsbak of een automatische vijfversnellingsbak.

De formule van de circulaire van 1956 is ook van toepassing op particuliere voertuigen die op of na 24 juni 1987 individueel zijn goedgekeurd en die niet overeenstemmen of, wat fiscaal vermogen betreft, zijn erkend als vergelijkbaar, met een goedgekeurd type waarvan het fiscaal vermogen volgens de circulaire van 1977 is berekend.

Ook is de formule op een aantal andere voertuigen van toepassing afhankelijk van de wijze en de datum van goedkeuring; dit is voor deze zaak echter niet relevant en hoeft dus niet nader te worden uitgewerkt.

11. De circulaire van 1977 is daarentegen in beginsel van toepassing op personenauto's die vanaf 1 januari 1978 per type zijn goedgekeurd evenals op personenauto's die vanaf 24 juni 1987 individueel zijn goedgekeurd en die overeenstemmen met een goedgekeurd type of, wat hun fiscaal vermogen betreft, zijn erkend als vergelijkbaar met een goedgekeurd type waarvan het fiscaal vermogen volgens de circulaire van 1977 is berekend.

12. In Frankrijk bestonden er in de hier relevante periode, dus vanaf 1 januari 1978, twee — en na 1998 zelfs drie — verschillende berekeningsmethoden voor de vermogenscategorie naast elkaar. De meerderheid van de in deze periode in Frankrijk goedgekeurde voertuigen viel duidelijk onder de formule die in de circulaire van 1977 is vastgesteld. Op de in deze zaak relevante voertuigen is echter de formule van de circulaire van 1956 van toepassing.

13. Voor de volledigheid moet nog worden vermeld, dat de in punt 5 genoemde wet van 2 juli 1998 van toepassing is voor de bepaling van het fiscaal vermogen van nieuwe voertuigen die op of na 1 juli 1998 zijn goedgekeurd. De nieuwe berekening is op twee variabelen gebaseerd: motorvermogen in kilowatt en de uitstoot van kooldioxide in gram/kilometer. Bij deze berekening worden cilinderinhoud, transmissie of soort brandstof dus niet in aanmerking genomen.

III — Precontentieuze procedure

14. Volgens de Commissie is op voertuigen uit andere lidstaten die zijn uitgerust met een nieuwe technologie — namelijk een

handbediende zesversnellingsbak of een automatische vijfversnellingsbak — een hogere belasting van toepassing dan op vergelijkbare in Frankrijk vervaardigde modellen „op grond van een miniem verschil in het ontwerp van de versnellingsbak". Bovendien dient het fiscaal vermogen ook als basis voor de berekening van de autoverzekeringspremies, waardoor de kosten voor de eigenaar van een dergelijke auto nog hoger worden.

15. Deze hogere belasting is volgens de Commissie het gevolg van een stelselmatige toepassing van de berekeningsformule voor het fiscaal vermogen volgens de circulaire van 1956. Tot 1994 was geen in Frankrijk vervaardigd voertuig seriematig uitgerust met deze technologie, die een perfectionering van tot dan toe bekende technieken vormde. Deze technologie was echter al bekend en had daarom bij de berekening van het fiscaal vermogen in de circulaire van 1977 in aanmerking kunnen worden genomen.

16. Bij brieven van 25 mei 1993 en 19 september 1994 deelde de Commissie de Franse autoriteiten mee, dat deze situatie in strijd was met artikel 95 van het Verdrag.

17. De Franse autoriteiten antwoordden bij brieven van 6 augustus 1993 en 13 maart 1995. In hun eerste brief erkenden zij, dat de bepalingen van de circulaire van 1956 van toepassing waren op voertuigen met een handbediende versnellingsbak met zes of meer versnellingen of met een automatische versnellingsbak met vijf of meer versnellingen, alsmede op voertuigen die waren uitgerust met technologie die in 1977 nog onbekend was en daarom niet seriematig had kunnen worden ingebouwd.

18. Uit de tweede brief is op te maken, dat de toepassing van de verschillende berekeningsformules naargelang de versnellingsbak van het voertuig tot verschillende fiscale vermogens voor vergelijkbare modellen kon leiden. Uit een eerste gedetailleerd onderzoek op basis van de in 1993 op de Franse markt verkochte modellen is het volgende gebleken:

1) Modellen met een handbediende zesversnellingsbak konden, vergeleken met gelijksoortige modellen met een handbediende vijfversnellingsbak, een met 2 tot 3 pk verhoogd fiscaal vermogen hebben.

2) Modellen met een automatische vijfversnellingsbak konden, vergeleken met gelijksoortige modellen met een automatische vierversnellingsbak, eenzelfde, een met 1 pk verhoogd of een met 4 tot 7 pk verlaagd fiscaal vermogen hebben.

3) Bij veel modellen was een vergelijking niet mogelijk omdat er geen technisch vergelijkbare modellen met een klas-

sieke versnellingsbak op de markt waren.

19. De conclusies over de technische haalbaarheid van een aanpassing van de circulaire van 1977 zouden vóór eind 1995 bekend zijn en vervolgens aan de Commissie worden meegedeeld.

20. De Commissie heeft deze twee brieven van de Franse autoriteiten opgevat als een erkenning dat de berekeningswijze een discriminerende werking had en leidde tot een hogere fiscale last in vergelijking met gelijksoortige in Frankrijk vervaardigde auto's, ofschoon de belasting niet noodzakelijk in alle gevallen hoger was.

Bij brief van 13 maart 1996 verzocht de Commissie de Franse autoriteiten, haar het resultaat van de studie over de aanpassing van de circulaire van 1977 mee te delen. Hierop heeft zij echter geen antwoord ontvangen.

21. De aanmaningsbrief in het kader van de niet-nakomingsprocedure is op 2 februari 1997 aan Frankrijk betekend, maar deze is evenmin door de Franse autoriteiten beantwoord.

22. Op 22 december 1997 zond de Commissie Frankrijk een met redenen omkleed advies. Bij brief van 2 maart 1998 hebben de Franse autoriteiten hun standpunt meegedeeld.

23. In deze brief wijzen de Franse autoriteiten erop, dat de toepassing van de verschillende berekeningsformules naargelang de versnellingsbak van het voertuig in sommige gevallen tot verschillende fiscale vermogens voor gelijksoortige modellen kan leiden. Uit een vergelijkende studie op basis van de in 1993 op de Franse markt verkochte modellen was het volgende gebleken:

— Aan modellen met een handbediende zesversnellingsbak of een automatische vijfversnellingsbak kon, vergeleken met gelijksoortige modellen met een handbediende vijfversnellingsbak of een automatische vierversnellingsbak, een hoger, even hoog of lager fiscaal vermogen worden toegekend.

— Van veel auto's bestonden er geen gelijksoortige modellen met een traditionele versnellingsbak.

24. Van alle in 1993 betrokken goedgekeurde nieuwe auto's was slechts 0,002 % (3 500 stuks) van de nieuwe overbrengings-

techniek voorzien. Toch waren er studies verricht om de in de circulaire van 1977 vastgelegde berekeningsmethode te herzien. Bij deze herziening werd echter niet afgeweken van het doel om ook het verbruik bij de berekening van het fiscaal vermogen te betrekken. De nieuwe berekeningsmethode zou dan ook geldig blijven, onafhankelijk van de technische ontwikkelingen van de motoren en de versnellingsbakken. Deze studies zijn in het najaar van 1997 afgerond. Zij hebben tot een nieuwe berekeningsmethode geleid, die in wezen op de globale prestaties van de auto was gebaseerd, gemeten volgens de geldende gemeenschapsrichtlijnen.

IV — Beroep en conclusie

25. Aangezien de Commissie blijft bij haar standpunt dat artikel 95 van het Verdrag is geschonden, heeft zij het op 16 juli 1999 bij de griffie van het Hof ingekomen beroepschrift ingediend.

26. Ter terechtzitting heeft de Commissie het tweede middel ingetrokken; zij verzoekt het Hof nu:

1) vast te stellen dat de Franse Republiek de krachtens artikel 95 van het Verdrag op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen, door een regeling te handhaven en toe te passen die voorziet in de toepassing van een formule voor de berekening van het fiscaal vermogen die nadelig is voor voertuigen met een handbediende zesversnellingsbak en voertuigen met een automatische vijfversnellingsbak en die voor in andere lidstaten vervaardigde voertuigen discriminerende of protectionistische gevolgen heeft ten opzichte van soortgelijke of concurrerende binnenslands vervaardigde voertuigen;

2) de Franse Republiek in de kosten van het geding te verwijzen.

V — Standpunten van partijen

27. Naast de reeds in de precontentieuze procedure naar voren gebrachte argumenten hebben de partijen met betrekking tot het overblijvende middel het volgende opgemerkt:

De Commissie wijst erop, dat de circulaire van 1977 was bedoeld om een nieuwe berekeningsmethode voor het fiscaal vermogen in te voeren, waarbij naast de cilinderinhoud ook andere factoren, zoals het verbruik en een lagere uitstoot van schadelijke stoffen, in aanmerking zouden worden genomen. Zij verwijt de Franse autoriteiten, de circulaire van 1977 niet zodanig te hebben gewijzigd dat deze ook van toepassing is op voertuigen die zijn uitgerust met een technologie die aan de parameters van de circulaire van 1977

voldoet, met name wat het brandstofverbruik betreft. Op grond van een klein technisch verschil in het ontwerp van de versnellingsbak wordt op deze voertuigen, die voor het grootste deel in andere lidstaten worden gebouwd, een andere berekeningsmethode toegepast, namelijk die van de circulaire van 1956. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de bijzondere kenmerken van deze voertuigen, wat tot een hogere belasting in vergelijking met gelijksoortige binnenlandse voertuigen leidt. Dit is in strijd met het discriminatieverbod van artikel 95 van het Verdrag.

28. Bovendien heeft de Commissie kritiek op de complexiteit en het gebrek aan transparantie van het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel en wijst hierbij op de tot nu toe gewezen rechtspraak van het Hof over dit stelsel. [3]

29. De Commissie trekt tot slot de conclusie, dat het aan de Franse regering is om te bewijzen dat het belastingstelsel in geen geval een discriminerende werking heeft ten opzichte van ingevoerde voertuigen. Dit bewijs is in casu niet geleverd.

30. De Franse regering betoogt dat er voor voertuigen met de nieuwe technologie geen andere berekeningsmethode bestaat die een onderscheid naar de herkomst van de voertuigen maakt. Het doorslaggevende criterium in het onderhavige geval is het aantal versnellingen van de verschillende versnellingsbakken. Tot de betrokken voertuigen, waarvan weliswaar de meeste worden ingevoerd, behoort ook een aantal Franse typen, namelijk twee versies van de Peugeot 306 en twee modellen van het merk Hommel.

31. De rechtspraak van het Hof, die inhoudt dat sprake is van schending van artikel 95 van het Verdrag indien de heffing over ingevoerde en die over binnenlandse producten verschillend wordt berekend, is in het onderhavige geval niet van toepassing omdat de belasting juist niet verschillend wordt berekend.

32. De Franse regering geeft toe dat voertuigen met de nieuwe technologie onder de circulaire van 1956 vallen, maar ontkent dat de toepassing van de berekeningsformule, die uitsluitend op de cilinderinhoud is gebaseerd, tot een stelselmatige benadeling van deze voertuigen in vergelijking met de belasting volgens de circulaire van 1977 leidt. In individuele gevallen kan de belasting volgens de circulaire van 1956 even hoog of zelfs lager uitvallen dan die volgens de circulaire van 1977. Zelfs in geval van een systematische benadeling zou alleen het feit dat ingevoerde auto's hoger worden belast, niet volstaan voor een inbreuk op artikel 95 van het Verdrag. Doorslaggevend is, of het betwiste belastingstelsel tot gevolg heeft, dat de consument van de koop

3 — Zie voetnoot 2.

van ingevoerde auto's afziet. Dit is hier echter niet het geval; consumenten die eventueel worden afgeschrikt door een hogere belasting op voertuigen met een nieuwe technologie, zouden logischerwijze een ander voertuig van hetzelfde merk, dus eveneens een ingevoerd voertuig, kiezen.

33. Wat de bewijslast betreft, is de Franse regering van mening dat de Commissie verplicht is, het bestaan van een discriminerende werking te bewijzen. In dit verband antwoordt zij op het argument van de Commissie betreffende de complexiteit en het gebrek aan transparantie van het belastingstelsel, dat dit in het Franse staatsblad is gepubliceerd en kracht van wet heeft gekregen. Daarom kunnen belastingplichtigen zich niet meer op een gebrek aan transparantie beroepen.

34. Ter terechtzitting heeft de Franse regering op de vraag, hoeveel voertuigen met een zesversnellingsbak in Frankrijk zijn vervaardigd, geantwoord dat het hierbij gaat om 200 tot 300 auto's van het model Peugeot 306.[4] Er zijn in Frankrijk geen voertuigen met een automatische vijfversnellingsbak gebouwd. Het exacte aantal voertuigen van het merk Hommel kon niet worden meegedeeld; dit zal echter even gering zijn.

4 — Het is niet duidelijk, waarop het andere opgegeven aantal van 1 383 voertuigen betrekking heeft: hetzij op alle (jaarlijks) goedgekeurde voertuigen van dit type, hetzij alleen op de ingevoerde voertuigen. In een ander verband is gesproken van in totaal 2 000 tot 2 500 voertuigen.

35. Op de overige opmerkingen van de partijen zal, voorzover noodzakelijk, in het kader van de beoordeling worden ingegaan.

VI — Beoordeling

36. Vooraf wijs ik erop, dat artikel 95 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 90 EG) een nadere uitwerking is van het in artikel 6 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 12 EG) vastgelegde algemene discriminatieverbod voor binnenlandse heffingen op producten. Het Hof heeft in dit verband erkend, dat artikel 95 EG-Verdrag de volstrekte neutraliteit van de binnenlandse belastingen dient te waarborgen ten aanzien van de mededinging tussen nationale en geïmporteerde producten.[5]

37. Zoals hierboven aangegeven — zie de in voetnoot 2 genoemde arresten en beschikkingen —, zijn in het verleden reeds verscheidene prejudiciële vragen over het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel aan het Hof voorgelegd. In deze zaken heeft het Hof — voorzover dit door de verwijzende rechters is gevraagd — verklaard dat artikel 95 van het Verdrag ook op het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel van toepassing is.

5 — Arrest van 27 februari 1980, Commissie/Frankrijk (168/78, Jurispr. blz. 347).

38. Zo heeft het Hof reeds in zijn arrest Feldain [6] verklaard, dat een stelsel van progressieve belasting naar het fiscaal vermogen een discriminerende of beschermende werking in de zin van artikel 95 van het Verdrag kan hebben. Het Hof verklaarde in punt 19 van het arrest:

„[...] dat een stelsel van motorrijtuigenbelasting, dat enerzijds de normale progressie van de belasting afremt door een belastingschijf in te stellen die meer categorieën van fiscaal vermogen omvat dan andere schijven, zulks ten gunste van in het binnenland vervaardigde topklasse-auto's, en dat anderzijds bepalingen ter vaststelling van het fiscaal vermogen omvat die ongunstig zijn voor uit andere lidstaten ingevoerde motorrijtuigen, een discriminerende of beschermende werking heeft in de zin van artikel 95 van het Verdrag".

39. Ook in de zaak Casarin [7] heeft het Hof zich bij wijze van prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 95 van het Verdrag in verband met het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel moeten uitspreken. Het heeft toen verklaard, dat om vast te stellen of zekere bepalingen van dit stelsel een discriminerende of beschermende werking hebben, moet worden onderzocht of die stijging de verbruikers kan afhouden van de aankoop van voertuigen met een hoger fiscaal vermogen, die alle in het buitenland worden vervaardigd, en dit ten gunste van voertuigen van nationale makelij. [8]

40. Tot slot heeft het Hof in deze zaak geoordeeld, dat artikel 95 van het Verdrag niet in de weg staat aan de toepassing van een nationale regeling inzake motorvoertuigenbelasting waarin is voorzien in een stijging van de progressiecoëfficiënt als uit de betrokken Franse regeling voortvloeit, wanneer de verkoop van voertuigen van nationale makelij door die stijging niet wordt bevorderd ten opzichte van die van uit andere lidstaten ingevoerde voertuigen.

41. Uit deze rechtspraak over het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel is af te leiden, dat het Hof bij de uitlegging van artikel 95 van het Verdrag de vergelijkbaarheid van de betrokken binnenlandse en ingevoerde producten als doorslaggevend criterium heeft genomen, om vervolgens op die basis te kunnen onderzoeken of deze producten volgens dezelfde berekeningsmethoden en bepalingen worden aangeslagen.

42. Zo heeft het Hof in zijn meest recente arrest over het Franse motorrijtuigenbelastingstelsel in de zaak Tarantik [9] — een verzoek om een prejudiciële beslissing — verklaard, dat de nationale rechter „om te kunnen beoordelen of het hier in geding zijnde belastingstelsel een discriminerende

6 — Zie voetnoot 2.
7 — Zie voetnoot 2.
8 — Arrest Casarin (aangehaald in voetnoot 2, punt 22).
9 — Zie voetnoot 2.

of beschermende werking heeft in de zin van artikel 95 van het Verdrag, dient [...] te bepalen, welke voertuigen [...] te beschouwen zijn als gelijksoortig, in de zin van artikel 95, eerste alinea, van het Verdrag, aan uit andere lidstaten ingevoerde voertuigen [...]". [10]

43. Onder verwijzing naar zijn arrest en de conclusies in de zaak Casarin, wijst het Hof erop, dat „[...] producten als auto's gelijksoortig zijn in de zin van artikel 95, eerste alinea, van het Verdrag, wanneer zij zich door hun eigenschappen en door de behoeften waarin zij voorzien, in een concurrentieverhouding bevinden. [...] [Bij] auto's [hangt] de mededinging tussen twee modellen af van de mate waarin zij voldoen aan een aantal vereisten op het punt van, onder meer, prijs, afmetingen, comfort, prestaties, verbruik, duurzaamheid en betrouwbaarheid". [11]

44. Ook in het onderhavige geval is de vergelijkbaarheid van de producten het doorslaggevende criterium. Aangezien artikel 95 van het Verdrag de volstrekte neutraliteit van de binnenlandse belastingstelsels ten aanzien van de mededinging dient te waarborgen, is er sprake van een op grond van de eerste alinea verboden discriminatie indien uit een vergelijking van de belasting op ingevoerde voertuigen met die op gelijksoortige binnenlandse voertuigen blijkt, dat over ingevoerde voertuigen een hogere belasting wordt geheven dan over gelijksoortige binnenlandse voertuigen.

45. Indien er van gelijksoortigheid geen sprake is, moet aan de hand van artikel 95, tweede alinea, worden onderzocht of de heffing nationale producten tegen ingevoerde producten kan beschermen, en dus een protectionistische werking heeft.

46. Het Hof heeft bovendien artikel 95, eerste alinea, van het Verdrag zo ruim uitgelegd, dat het alle fiscale regelingen omvat die inbreuk kunnen maken op de gelijke behandeling van nationale en geïmporteerde producten. [12] Volgens het Hof moet ter beoordeling van de gelijksoortigheid, waarop het verbod van artikel 95, eerste alinea, berust, worden onderzocht of de producten dezelfde kenmerken hebben en aan dezelfde behoeften van de consumenten voldoen. [13]

47. In het onderhavige geval gaat de Commissie, in tegenstelling tot de Franse regering, ervan uit, dat het fiscaal vermogen van voertuigen die met de zogenaamde

10 — Arrest Tarantik (aangehaald in voetnoot 2, punt 27).

11 — Arrest Tarantik (aangehaald in voetnoot 2, punt 28).

12 — Zie in deze zin reeds arrest van 15 juli 1982, COGIS (216/81, blz. 2701).

13 — Arrest van 4 maart 1986, Commissie/Denemarken (106/84, Jurispr. blz. 833, punt 15).

nieuwe technologie zijn uitgerust en die ten minste voor het grootste deel uit andere lidstaten worden ingevoerd, anders wordt berekend dan het fiscaal vermogen van Franse makelij die niet met deze technologie zijn uitgerust maar in de ogen van de consument toch gelijksoortig zijn.

48. Zoals in punt 43 reeds werd aangegeven, zijn bij het onderzoek naar de gelijksoortigheid van voertuigen in het kader van artikel 95, eerste alinea, van het Verdrag de prijs, de afmetingen, het comfort, de prestaties, het verbruik, de duurzaamheid en de betrouwbaarheid doorslaggevende criteria.

49. Indien het begrip gelijksoortigheid op deze soepele uitlegging wordt gebaseerd, kan het argument van de Franse regering, dat alleen de verschillende voertuigen van één merk met elkaar kunnen worden vergeleken, niet worden aanvaard. Dit zou het onderzoek naar de gelijksoortigheid te zeer begrenzen en de wil van de consument beperken tot de wens om een auto van een bepaald merk te kopen, waarbij de door het Hof genoemde verdere criteria slechts op de tweede plaats zouden komen.

50. In het onderhavige geval moet er dus van worden uitgegaan, dat voertuigen van verschillende merken met elkaar moeten worden vergeleken. Uit de door de Commissie en de Franse regering zowel schriftelijk als ter terechtzitting gegeven voorbeelden blijkt, dat tegenover de in het buitenland gebouwde voertuigen met nieuwe technologie slechts een verwaarloosbaar kleine Franse productie staat. Deze is bovendien beperkt tot twee bijzondere uitvoeringen van de Peugeot 306 en de in kleine aantallen gebouwde Hommel (ook in twee versies). Aangezien echter de in de rechtspraak ontwikkelde onderzoekscriteria niet alleen betrekking hebben op de technische uitrusting, in dit geval de versnellingsbak, moeten ook andere kenmerken in aanmerking worden genomen.

51. Uit deze vergelijking blijkt echter, dat de met de nieuwe technologie uitgeruste voertuigen onder de circulaire van 1956 vallen, terwijl op de gelijkwaardige voertuigen van binnenlandse makelij, die alleen een andere versnellingsbak hebben, de circulaire van 1977 van toepassing is.

52. De berekeningsformule voor het fiscaal vermogen die in de circulaire van 1956 is vastgelegd, is echter alleen op de cilinderinhoud gebaseerd. De berekeningsmethode volgens de circulaire van 1977 bevat daarentegen meer parameters (zie punt 8) en maakt bovendien onderscheid tussen de verschillende wijzen van goedkeuring.

53. Kenmerkend voor het Franse belastingstelsel is dus, „dat er twee verschillende hoofdmethoden bestaan voor de berekening van het fiscaal vermogen van personenauto's". [14]

Uit deze factoren volgt, dat uiteindelijk over voertuigen die (voor het merendeel) uit andere lidstaten zijn ingevoerd, een hogere motorrijtuigenbelasting wordt geheven dan over vergelijkbare binnenlandse voertuigen, die weliswaar niet dezelfde versnellingsbak hebben, maar op grond van de overige technische kenmerken in de ogen van de consument aan dezelfde verwachtingen voldoen.

54. Het feit dat er ook voertuigen van Franse makelij bestaan die een zesversnellingsbak hebben en daarom net als de overeenkomstige buitenlandse voertuigen moeten worden aangeslagen, verandert niets aan deze constatering. Overigens blijkt uit de vergelijking van de aantallen ingevoerde voertuigen met die van Franse makelij met dezelfde soorten versnellingsbakken — dus met gelijksoortige en niet alleen vergelijkbare voertuigen — dat het aantal Franse voertuigen — hoewel het niet precies kan worden vastgesteld (zie punt 34) — relatief laag is zodat ondanks de gelijke fiscale behandeling, meer ingevoerde dan binnenlandse voertuigen door de hogere belasting worden getroffen, en ook om die reden sprake is van indirecte discriminatie.

55. Uit een en ander volgt, dat voor vergelijkbare voertuigen van binnenlandse makelij een ander belastingstelsel geldt dan voor ingevoerde voertuigen, hetgeen echter op grond van artikel 95, eerste alinea, van het Verdrag niet mogelijk is.

VII — Kosten

56. Volgens artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voorzover dit is gevorderd. Aangezien de Franse Republiek in het ongelijk is gesteld, moet zij overeenkomstig de vordering van de Commissie in de kosten worden verwezen.

14 — Door het Hof gebruikte formulering in het arrest Tarantik (aangehaald in voetnoot 2, punt 13, zie punt 42 van deze conclusie).

VIII — Conclusie

57. Mitsdien geef ik het Hof in overweging, voor recht te verklaren:

1) De Franse Republiek is de krachtens artikel 95, eerste alinea, EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 90 EG) op haar rustende verplichtingen niet nagekomen, door een regeling te handhaven en toe te passen die voorziet in de toepassing van een formule voor de berekening van het fiscaal vermogen die nadelig is voor voertuigen met een handbediende zesversnellingsbak en voertuigen met een automatische vijfversnellingsbak, en die voor in andere lidstaten vervaardigde voertuigen discriminerende of protectionistische gevolgen heeft ten opzichte van gelijksoortige binnenslands vervaardigde voertuigen.

2) De Franse Republiek wordt verwezen in de kosten.