JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS SIEGBERT ALBER

26 päivänä lokakuuta 2000 [1]

I Johdanto

1. Nyt esillä olevassa asiassa yhteisöjen tuomioistuinta on jälleen pyydetty ratkaisemaan, ovatko Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmän eräät laskentamenetelmät yhteisön oikeuden mukaisia; tällä kertaa asia on tosin tullut vireille jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevalla kanteella. [2] Kysymys on siitä, onko menetelmällä, jota käytetään laskettaessa veron määrään ratkaisevasti vaikuttavaa — nyt esillä olevassa asiassa pääasiallisesti vaihteiden lukumäärän perusteella määräytyvää — verotuksellista tehoa, syrjiviä tai suojelevia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin ranskalaisvalmisteisiin ajoneuvoihin. Komission mielestä tähän on vastattava myöntävästi, koska sen mukaan kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuja ajoneuvoja verotetaan vuoden 1956 järjestelmän mukaisesti eli ankarammin kuin vuoden 1977 järjestelmän mukaisesti verotettuja, niihin teknisesti verrattavissa olevia ajoneuvoja. Koska kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetut ajoneuvot ovat pääasiallisesti tuontiajoneuvoja ja koska niitä valmistetaan Ranskassa vain vähän, komissio väittää, että Ranskan moottoriajoneuvoveroa koskevat säännökset ovat EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) vastaisia.

2. Komissio katsoi aluksi, että Ranskan viranomaiset ovat rikkoneet voimassa olevaa yhteisön oikeutta myös siltä osin kuin on kysymys yli 100 kilowatin tehoisten autojen verotuksellisen tehon laskemisesta. Tämän vuoksi komissio oli alun perin pannut vireille kaksi erillistä menettelyä. Tällä kanteella menettelyt on yhdistetty, koska molemmat väitteet koskevat verotuksellisen tehon laskemista samojen Ranskan säännösten perusteella.

3. Koska komissio on suullisessa käsittelyssä kuitenkin peruuttanut jälkimmäisen väitteensä, riittää, kun tarkastellaan vain ensimmäistä kanneperustetta. Ei ole myöskään tarvetta käsitellä 1.7.1998 jälkeen vallinnutta oikeustilaa, koska komissio on suullisessa käsittelyssä todennut, että

1 — Alkuperäinen kieli: saksa.

2 — Aikaisempien ennakkoratkaisumenettelyjen osalta ks. asia 112/84, Humblot, tuomio 9.5.1985 (Kok. 1985, s. 1367; Kok. Ep. VIII, s. 185); asia 433/85, Feldain, tuomio 17.9.1987 (Kok. 1987, s. 3521; Kok. Ep. IX, s. 157); yhdistetyt asiat 76/87, 86/87—89/87 ja 149/87, Seguela, tuomio 28.4.1988 (Kok. 1988, s. 2397); asia 240/87, Deville, tuomio 29.6.1988 (Kok. 1988, s. 3513); asia C-113/94, Casarin, tuomio 30.11.1995 (Kok. 1995, s. I-4203); asia C-284/96, Tabouillot, tuomio 18.12.1997 (Kok. 1997, s. I-7471) ja asia C-421/97, Tarantik, tuomio 15.6.1999 (Kok. 1999, s. I-3633); asia C-257/95, Bresle, määräys 2.2.1996 (Kok. 1996, s. I-233); yhdistetyt asiat C-231/98 ja C-232/98, Lamboley ja Bouctot, määräys 2.3.1999 (ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa); yhdistetyt asiat C-28/98 ja C-29/98, Charreire ja Hirtsmann, määräys 21.4.1999 (Kok. 1999, s. I-1963) ja asia C-325/98, Anssens, määräys 11.5.1999 (Kok. 1999, s. I-2969).

kyseisestä päivämäärästä lähtien voimassa olleet Ranskan säännökset ovat yhteisön oikeuden mukaisia.

II Verotuksellisen tehon laskemista koskevat kansalliset säännökset

4. Ranskassa on Code général des impôts'n (yleinen verolaki) 1599 C—1599 J §:llä otettu käyttöön porrastettu moottoriajoneuvovero. Veroluokat, jotka on alun perin laskettu pelkän sylinteritilavuuden perusteella ja jotka kattavat useita verotuksellisen tehon luokkia, on vahvistettu lainsäädännöllä; kutakin veroluokkaa vastaa kerroin. Departementeille maksettavan porrastetun veron määrä saadaan kertomalla departementtien valtuustojen (conseil général) vuosittain vahvistama verotusyksikkö kyseistä veroluokkaa vastaavalla kertoimella.

5. Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmä perustuu siis henkilöautojen verotuksellisen tehon määrittämiseen, miltä osin on huomattava, että muutokset, jotka on toteutettu 2.7.1998 annetulla lailla, joka koskee 1.7.1998 lähtien rekisteröityjen uusien autojen verotuksellisen tehon laskemista, eivät komission mukaan lähtökohtaisesti ole yhteisön oikeuden vastaisia.

6. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevan menettelyn kohteena olevana aikana eli ennen 1.7.1998 verotuksellisen tehon laskemista oli säännelty pääasiallisesti 28.12.1956 annetulla yleiskirjeellä (JORF 22.1.1957, s. 910) ja 23.12.1977 annetulla yleiskirjeellä nro 77-191 (JORF 8.2.1978, s. 1052), sellaisena kuin se on muutettuna 24.6.1987 annetulla yleiskirjeellä nro 87-56 ja 12.1.1988 annetulla yleiskirjeellä nro 88-04 (jäljempänä vuoden 1977 yleiskirje).

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

8. Vuoden 1977 yleiskirjeellä sitä vastoin otettiin 1.1.1978 lähtien käyttöön uusi moottoriajoneuvojen verotuksellisen tehon laskukaava, johon oli uuden tekniikan huomioon ottamiseksi sisällytetty sylinteritilavuuden lisäksi useita muuttujia, muun muassa renkaan ympärysmitta ja vaihteiden välityssuhde — vaihteiden lukumäärä — eli sellaisia teknisiä tekijöitä, jotka parantavat suorituskykyä siltä osin kuin on kysymys polttoaineen kulutuksesta ja saastepäästöistä.

9. Ajoneuvojen hyväksyntätapa — eli tässä tapauksessa tyyppihyväksyntä — on yksi niistä arviointiperusteista, jotka määräävät, mitä säännöstöä sovelletaan.

10. Vuoden 1956 yleiskirjettä sovelletaan yleisesti ennen 1.1.1978 tyyppihyväksyttyihin tai ajoneuvokohtaisesti hyväksyttyihin moottoriajoneuvoihin. Sitä sovelletaan myös henkilöautoihin, joiden ominaisuudet (paikkojen lukumäärä, moottorityyppi, voimansiirtotapa) eivät kuulu vuoden 1977 yleiskirjeessä mainittuihin. Tähän ryhmään kuuluvat nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevat ajoneuvot, joissa on kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto tai viisivaihteinen automaattivaihteisto.

Vuoden 1956 yleiskirje koskee myös henkilöautoja, jotka on hyväksytty ajoneuvokohtaisesti 24.6.1987 lähtien ja jotka eivät ole jonkin hyväksytyn tyypin mukaisia tai joiden ei verotukselliselta teholtaan katsota vastaavan sellaista hyväksyttyä tyyppiä, jonka verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti.

Vuoden 1956 yleiskirje koskee myös eräitä muita ajoneuvoja hyväksymistavasta ja -päivämäärästä riippuen, mutta koska tällä ei ole merkitystä nyt esillä olevassa asiassa, sitä ei ole syytä tarkastella yksityiskohtaisemmin.

11. Sitä vastoin vuoden 1977 yleiskirjettä sovelletaan pääsääntöisesti 1.1.1978 lähtien tyyppihyväksyttyihin henkilöautoihin samoin kuin 24.6.1987 lähtien ajoneuvokohtaisesti hyväksyttyihin henkilöautoihin, jotka ovat jonkin hyväksytyn tyypin mukaisia tai joiden katsotaan verotukselliselta teholtaan vastaavan sellaista hyväksyttyä tyyppiä, jonka verotuksellinen teho on laskettu vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti.

12. Nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevana aikana eli 1.1.1978 lähtien Ranskassa oli siis samanaikaisesti käytössä kaksi — ja vuodesta 1998 lähtien peräti kolme — erilaista menetelmää verotuksellisen teholuokan laskemiseksi. Ilmeisesti suurimpaan osaan Ranskassa kyseisenä aikana rekisteröidyistä ajoneuvoista sovellettiin vuoden 1977 yleiskirjeen mukaista laskukaavaa. Ajoneuvoihin, joista on kysymys nyt käsiteltävänä olevassa asiassa, sovellettiin kuitenkin vuoden 1956 yleiskirjeen mukaista laskentakaavaa.

13. Täydellisyyden vuoksi on vielä todettava, että edellä 5 kohdassa mainittua 2.7.1998 annettua lakia sovelletaan 1.7.1998 lähtien rekisteröitävien uusien ajoneuvojen verotuksellisen tehon määrittämiseen. Uusi laskentamenetelmä perustuu kahteen muuttujaan eli moottorin tehoon kilowatteina ja hiilidioksidipäästöihin grammoina kilometriä kohti. Tässä laskelmassa ei siis oteta huomioon sylinteritilavuutta, voimansiirtoa tai polttoainelajia.

III Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

14. Komission käsityksen mukaan muista jäsenvaltioista peräisin oleviin, uudella tekniikalla eli kuusivaihteisella käsi-

valintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuihin ajoneuvoihin kohdistuu "vaihteiston rakenteen erittäin pienten erojen vuoksi" suurempi vero kuin niihin verrattavissa oleviin Ranskassa valmistettuihin ajoneuvoihin. Verotuksellista tehoa käytetään lisäksi perusteena autovakuutusmaksuja laskettaessa, mikä aiheuttaa lisäkustannuksia tällaisen ajoneuvon omistajalle.

15. Komission mukaan korkeampi verotus johtuu vuoden 1956 yleiskirjeen mukaisen verotuksellisen tehon laskukaavan järjestelmällisestä käytöstä. Ranskassa valmistettuja autoja ei vuoteen 1994 mennessä ollut tehtaalla varustettu tällä tekniikalla, joka merkitsee parannusta tähän saakka tunnettuun tekniikkaan. Tekniikka oli kuitenkin tunnettu, joten se olisi voitu ottaa vuoden 1977 yleiskirjeessä huomioon verotuksellisen tehon laskemisen osalta.

16. Komissio ilmoitti 25.5.1993 ja 19.9.1994 päivätyillä kirjeillään Ranskan viranomaisille, että tilanne oli EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan vastainen.

17. Ranskan viranomaiset vastasivat 6.8.1993 ja 13.3.1995 päivätyillä kirjeillään. Ensimmäisessä kirjeessään ne myönsivät, että kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuihin ajoneuvoihin sovelletaan vuoden 1956 yleiskirjeen määräyksiä. Niitä sovelletaan myös ajoneuvoihin, joissa käytetään sellaista tekniikkaa, jota ei vuonna 1977 vielä tunnettu, ja joita ei siten voitu valmistaa sarjatuotantona.

18. Toisesta kirjeestä ilmenee, että jos käytetään eri laskentamenetelmiä sen mukaan, millainen vaihteisto ajoneuvossa on, tämä voi johtaa siihen, että toisiinsa verrattavissa oleville ajoneuvomalleille vahvistetaan erisuuruiset verotukselliset tehot. Tämän kirjeen mukaan ensimmäinen yksityiskohtainen tutkimus, joka tehtiin vuonna 1993 Ranskan markkinoilla myytyjen mallien perusteella, osoitti seuraavaa:

1) kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla varustettujen mallien verotuksellinen teho saattoi olla 2—3 hevosvoimaa suurempi kuin samanlaisten viisivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla varustettujen mallien;

2) viisivaihteisten mallien verotuksellinen teho saattoi olla joko sama tai 1 hevosvoiman suurempi tai 4—7 hevosvoimaa pienempi kuin samanlaisten nelivaihteisella automaattivaihteistolla varustettujen mallien;

3) useiden muiden mallin osalta vertailua ei voitu suorittaa, koska markkinoilla ei ollut teknisesti lähellä olevia perin-

teisellä vaihteistolla varustettuja malleja.

19. Vuoden 1977 yleiskirjeen mukauttamisen teknistä toteuttamiskelpoisuutta koskevien päätelmien piti olla valmiina vuoden 1995 lopussa, ja ne piti tuolloin ilmoittaa komissiolle.

20. Komissio tulkitsi näitä Ranskan viranomaisten kahta kirjettä niin, että niissä myönnettiin, että laskentamenetelmä on vaikutukseltaan syrjivä ja että se johtaa suurempaan verorasitukseen kuin se, joka kohdistuu Ranskassa valmistettuihin samanlaisiin ajoneuvoihin, vaikka suurempaa verorasitusta ei välttämättä esiinnykään kaikissa tapauksissa.

Komissio pyysi 13.3.1996 päivätyllä kirjeellään Ranskan viranomaisia ilmoittamaan sille vuoden 1977 yleiskirjeen mukauttamista koskevan tutkimuksen tulokset. Komission kirjeeseen ei kuitenkaan vastattu.

21. Jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevaan menettelyyn liittyvä virallinen huomautus annettiin Ranskalle tiedoksi 2.2.1997; Ranskan viranomaiset eivät kuitenkaan vastanneet siihenkään.

22. Komissio osoitti Ranskan tasavallalle 22.12.1997 perustellun lausunnon. Ranskan viranomaiset ilmoittivat kannastaan 2.3.1998 päivätyllä kirjeellä.

23. Vastauskirjeessään Ranskan viranomaiset huomauttivat, että se, että sovelletaan eri laskentamenetelmiä sen mukaan, millainen vaihteisto ajoneuvossa on, voi joissakin tilanteissa johtaa siihen, että samanlaisille malleille vahvistetaan erisuuruiset verotukselliset tehot. Ranskan viranomaiset totesivat vielä, että vertailevat tutkimukset, joita oli tehty kansallisilla markkinoilla vuonna 1993 olleiden ajoneuvomallien perusteella, olivat osoittaneet seuraavaa:

— kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetuille ajoneuvoille laskettu verotuksellinen teho oli suurempi, sama tai alempi kuin samanlaisille viisivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla tai nelivaihteisella automaattivaihteistolla varustetuille ajoneuvoille laskettu verotuksellinen teho;

— useiden ajoneuvojen osalta ei ollut olemassa samanlaisia perinteisellä vaihteistolla varustettuja malleja.

24. Ranskan viranomaiset totesivat vielä, että vuonna 1993 rekisteröidyistä vastaavista uusista autoista ainoastaan

0,002 prosenttia (3500 ajoneuvoa) oli varustettu uudella vaihteistotekniikalla. Vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisen laskentamenetelmän mukauttamiseksi oli tästä huolimatta tehty tutkimuksia. Mukauttamisen yhteydessä ei kuitenkaan pitänyt poiketa siitä tavoitteesta, että verotuksellista tehoa laskettaessa otetaan huomioon myös kulutus. Uuden laskentamenetelmän oli siis tarkoitus säilyttää pätevyytensä moottoreiden ja vaihteistojen teknisestä kehityksestä huolimatta. Tutkimukset valmistuivat vuoden 1997 syksyllä. Niiden perusteella kehitettiin uusi laskentamenetelmä, joka perustuu pääasiallisesti ajoneuvon kokonaissuorituskykyyn voimassa olevien yhteisön direktiivien mukaisesti.

IV Kanne ja komission vaatimukset

25. Koska komissio kuitenkin edelleen katsoi, että EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa on rikottu, se nosti tämän kanteen, joka saapui yhteisöjen tuomioistuimen kirjaamoon 16.7.1999.

26. Komissio on suullisessa käsittelyssä luopunut toisesta kanneperusteesta; nyt se vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

1) toteaa, että Ranskan tasavalta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa ja soveltanut säännöksiä, joiden mukaan verotuksellisen tehon laskemiseen käytetään kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetuille ajoneuvoille epäedullista kaavaa, jolla on syrjiviä tai suojelevia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin,

2) velvoittaa Ranskan tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

V Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

27. Oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä jo esitettyjen väitteiden ja perustelujen lisäksi asianosaiset ovat esittäneet jäljellä olevan kanneperusteen osalta seuraavia huomautuksia:

Komissio on huomauttanut, että vuoden 1977 yleiskirjeellä piti ottaa käyttöön uusi verotuksellisen tehon laskentamenetelmä, jossa piti ottaa sylinteritilavuuden ohella huomioon muitakin tekijöitä, kuten kulutus ja saastepäästöjen pienentyminen. Komissio moittii Ranskan viranomaisia siitä, etteivät nämä ole muuttaneet vuoden 1977 yleiskirjettä siten, että sen soveltamisalaan tulisivat myös ajoneuvot, jotka on varustettu tekniikalla, joka vastaa tässä yleiskirjeessä huomioon otettuja tekijöitä

erityisesti polttoaineen kulutuksen osalta. Vaihteiston rakenteen erittäin pienen teknisen eron vuoksi näihin pääasiallisesti muissa jäsenvaltioissa valmistettuihin ajoneuvoihin sovelletaan toista laskentamenetelmää eli vuoden 1956 yleiskirjeen mukaista laskentamenetelmää. Koska tällöin ei oteta huomioon näiden ajoneuvojen erityispiirteitä, niihin kohdistuu suurempi vero kuin samanlaisiin Ranskassa valmistettuihin ajoneuvoihin. Komission mukaan tällä loukataan EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaan sisältyvää syrjintäkiellon periaatetta.

28. Lisäksi komissio arvostelee Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmää monimutkaisuudesta ja avoimuuden puutteesta, ja se viittaa tältä osin siihen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, jota kyseisestä verotusjärjestelmästä on tähän mennessä kertynyt. [3]

29. Komissio toteaa lopuksi, että on Ranskan hallituksen asia näyttää toteen, ettei verotusjärjestelmä missään tapauksessa johda tuontiajoneuvojen syrjintään, mitä Ranskan hallitus ei nyt esillä olevassa asiassa kuitenkaan ole tehnyt.

30. Ranskan hallitus toteaa, ettei uudella tekniikalla varustettuihin ajoneuvoihin sovellettavassa laskentamenetelmässä tehdä eroa ajoneuvon alkuperän mukaan. Nyt esillä olevassa asiassa ratkaiseva arviointiperuste on eri vaihteistotyyppien vaihteiden lukumäärä. Vaikka enemmistö kyseisistä ajoneuvoista on tuontiajoneuvoja, niihin kuuluu myös useita ranskalaisia ajoneuvotyyppejä eli kaksi Peugeot 306 -mallia ja kaksi Hommel-automerkin mallia.

31. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa rikotaan, jos maahan tuotuihin tuotteisiin ja kotimaisiin tuotteisiin kohdistuva vero lasketaan eri tavalla, ei Ranskan hallituksen mukaan voida soveltaa nyt esillä olevaan asiaan, koska veroa nimenomaan ei lasketa eri tavalla.

32. Ranskan hallitus myöntää, että uudella tekniikalla varustettuihin ajoneuvoihin sovelletaan vuoden 1956 yleiskirjeen määräyksiä, mutta kiistää, että pelkkään sylinteritilavuuteen perustuvan laskukaavan soveltaminen johtaisi siihen, että nämä ajoneuvot asetetaan järjestelmällisesti huonompaan asemaan kuin jos niitä verotettaisiin vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti. Vuoden 1956 yleiskirjeen mukaisesti laskettu vero voi joissakin tapauksissa olla jopa sama tai alempi kuin vuoden 1977 yleiskirjeen mukaisesti laskettu. Vaikka kysymys olisi järjestelmällisestä huonompaan asemaan asettamisesta, pelkästään sen perusteella, että tuontiajoneuvoihin kohdistuu suurempi vero, ei Ranskan hallituksen mukaan vielä voida katsoa, että EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa olisi rikottu. Ratkaisevaa on, vaikuttaako riidanalainen verotusjärjestelmä niin, että

3 — Ks. edellä alaviite 2.

kuluttaja ei osta tuontiautoa. Ranskan hallituksen mukaan näin ei kuitenkaan ole tässä tapauksessa, sillä kuluttajat, jotka suuremman veron vuoksi luopuvat uudella teknologialla varustetun ajoneuvon ostamisesta, loogisesti ajateltuna ostavat toisen samanmerkkisen auton eli joka tapauksessa tuontiauton.

33. Näyttövelvollisuuden osalta Ranskan hallitus katsoo, että komission on esitettävä näyttö syrjivän vaikutuksen olemassaolosta. Ranskan hallitus vastaa verotusjärjestelmän monimutkaisuutta ja avoimuuden puutetta koskevaan komission väitteeseen, että verotusjärjestelmä on julkistettu Ranskan valtion virallisessa lehdessä ja on tullut voimaan lakina. Tämän vuoksi verovelvolliset eivät voi enää vedota avoimuuden puuttumiseen.

34. Ranskan hallitukselta on kysytty, kuinka paljon kuusivaihteisia käsivalintaisia ajoneuvoja on valmistettu Ranskassa, ja se on suullisessa käsittelyssä vastannut, että kysymys on 200—300 Peugeot 306 -mallisesta autosta.[4] Ranskassa ei ole lainkaan valmistettu viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuja ajoneuvoja. Hommel-merkkisten ajoneuvojen tarkkaa lukumäärää ei ole pystytty ilmoittamaan, mutta se lienee melko pieni.

4 — On mainittu myös luku 1 383, mutta ei ole tarkalleen tiedossa, mihin sillä viitataan eli tarkoittaako se kaikkia tämäntyyppisiä (vuosittain) rekisteröityjä autoja vai ainoastaan tuontiautoja. Muussa yhteydessä on puhuttu yhteensä 2 000—2 500 autosta.

35. Asianosaisten väitteisiin ja niiden perusteluihin palataan tarpeen vaatiessa asian arvioinnin yhteydessä.

VI Asian arviointi

36. Aluksi on todettava, että EY:n perustamissopimuksen 95 artikla (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) on tavaroihin kohdistuvien sisäisten maksujen osalta erityinen ilmentymä EY:n perustamissopimuksen 6 artiklassa (josta on tullut EY 12 artikla) asetetusta yleisestä syrjintäkiellon periaatteesta. Yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin katsonut, että EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan on turvattava sisäisten maksujen täydellinen tasapuolisuus kotimaisten tuotteiden ja maahan tuotujen tuotteiden välisessä kilpailussa.[5]

37. Kuten edellä on todettu (ks. alaviitteessä 2 mainitut tuomiot ja määräykset), yhteisöjen tuomioistuimelta on jo aikaisemmin useaan kertaan pyydetty ennakkoratkaisua Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmästä. Näissä asioissa yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että EY:n perustamissopimuksen 95 artikla koskee myös Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmää, jos ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on tätä kysynyt.

5 — Asia 168/78, komissio v. Ranska, tuomio 27.2.1980 (Kok. 1980, s. 347; Kok. Ep. V, s. 1).

38. Yhteisöjen tuomioistuin on jo asiassa Feldain antamassaan tuomiossa [6] katsonut, että verotukselliseen tehoon perustuvalla porrastetulla verotusjärjestelmällä voi olla EY:n perustamissopimuksen 95 artiklassa tarkoitettu syrjivä tai suojeleva vaikutus. Tuolloin yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomion 19 kohdassa seuraavaa:

" — — ajoneuvojen verotusjärjestelmällä, jossa veron määrän tavanomaista progressiota on hidastettu laadukkaimpien kotimaista valmistetta olevien autojen osalta perustamalla veroluokka, johon on sisällytetty useampia verotuksellisia tehoja kuin muihin luokkiin, ja jossa lisäksi käytetään verotuksellisen tehon määrittämiseen menettelyjä, joilla muista jäsenvaltioista tuodut autot asetetaan epäedulliseen asemaan, on perustamissopimuksen 95 artiklassa kielletty syrjivä tai suojeleva vaikutus."

39. Yhteisöjen tuomioistuin on myös asiassa Casarin [7] antanut ennakkoratkaisun siitä, miten EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa on tulkittava Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmän osalta. Tässä yhteydessä yhteisöjen tuomioistuin totesi, että sen ratkaisemiseksi, olivatko eräät tämän järjestelmän säännökset vaikutuksiltaan syrjiviä tai suojaavia, oli selvitettävä, vaikuttiko eräiden ajoneuvojen moottoriajoneuvoveron nousu siten, että kuluttaja ohjautui valitsemaan kotimaassa valmistetun ajoneuvon sellaisten ajoneuvojen sijasta, joiden verotuksellinen teho oli suurempi ja jotka olivat kaikki ulkomailla valmistettuja. [8]

40. Kyseisessä asiassa yhteisöjen tuomioistuin lopulta katsoi, ettei EY:n perustamissopimuksen 95 artikla estänyt sellaisen moottoriajoneuvoveroa koskevan kansallisen sääntelyn soveltamista, jonka mukaan käytetty progressiokerroin kasvoi asiassa merkityksellisistä Ranskan säännöksistä ilmenevällä tavalla, kunhan tämä kasvu ei vaikuttanut muista jäsenvaltioista maahan tuotujen ajoneuvojen myyntiin kansallista ajoneuvotuotantoa suosivasti.

41. Tästä Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmää koskevasta oikeuskäytännöstä voidaan päätellä, että yhteisöjen tuomioistuin on EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaa tulkitessaan antanut ratkaisevan merkityksen sille, että kyseessä olevat kotimaiset tuotteet ja maahan tuodut tuotteet ovat vertailukelpoisia, jotta voitaisiin arvioida, verotetaanko näitä tuotteita saman laskentamenetelmän ja samojen sääntöjen mukaisesti.

42. Yhteisöjen tuomioistuin on viimeisimmässä Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmää koskevassa ratkaisussaan eli asiassa Tarantik antamassaan tuomiossa [9] (kysymyksessä oli ennakkoratkaisupyyntö) korostanut, että "arvioitaessa

6 — Ks. edellä alaviite 2.

7 — Ks. edellä alaviite 2.

8 — Edellä alaviitteessä 1 mainittu asia Casarin, tuomion 22 kohta.

9 — Ks. edellä alaviite 2.

pääasian kohteena olevan verotusjärjestelmän syrjivää tai suojelevaa vaikutusta perustamissopimuksen 95 artiklassa tarkoitetulla tavalla on — — kansallisen tuomioistuimen asiana ratkaista, mitä — — ajoneuvoja voidaan pitää perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetulla tavalla samanlaisina kuin muista jäsenvaltioista tuotuja — — ajoneuvoja — — ". [10]

43. Yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa Casarin antamaansa tuomioon ja julkisasiamiehen siinä esittämään ratkaisuehdotukseen viitaten todennut, että " — — tuotteet, kuten autot, ovat samanlaisia perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetulla tavalla, jos ne joutuvat kilpailutilanteeseen ominaisuuksiensa ja sen, millaisiin tarpeisiin ne vastaavat, vuoksi. — — kahden mallin välinen kilpailu riippuu siitä, missä määrin ne vastaavat tiettyihin muun muassa hintaa, kokoa, mukavuutta, suorituskykyä, kulutusta, kestävyyttä ja luotettavuutta koskeviin vaatimuksiin". [11]

44. Myös nyt esillä olevassa asiassa on ratkaisevana tekijänä pidettävä sitä, ovatko tuotteet eli tässä tapauksessa autot toisiinsa verrattavissa. Koska EY:n perustamissopimuksen 95 artiklalla pyritään täydellisesti takaamaan kansallisten verotusjärjestelmien neutraalisuus kilpailun kannalta, kysymys on sen ensimmäisessä kohdassa kielletystä syrjinnästä, jos maahan tuotuihin ajoneuvoihin ja samanlaisiin kotimaisiin ajoneuvoihin kohdistuvaa verorasitusta vertailtaessa todetaan, että maahan tuotuihin ajoneuvoihin kohdistuu suurempi verorasitus kuin samanlaisiin kotimaisiin ajoneuvoihin.

45. Jos tuotteiden ei voida todeta olevan samanlaisia, on 95 artiklan toinen kohta huomioon ottaen tutkittava, suojellaanko maksulla kotimaisia tuotteita suhteessa maahan tuotuihin tuotteisiin eli onko se vaikutukseltaan suojeleva.

46. Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi tulkinnut EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäistä kohtaa sillä tavalla laajentavasti, että se kattaa kaikki verotukselliset toimenpiteet, jotka voivat heikentää kotimaisten tuotteiden ja maahan tuotujen tuotteiden kohtelun yhdenvertaisuutta. [12] Yhteisöjen tuomioistuimen mukaan perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisessä kohdassa asetetun kiellon perustana olevan tuotteiden samanlaisuuden arvioimiseksi on tutkittava, "onko tuotteilla samankaltaiset ominaisuudet ja tyydyttävätkö ne kuluttajien samat tarpeet". [13]

47. Nyt esillä olevassa asiassa komissio katsoo päinvastoin kuin Ranskan hallitus, että ajoneuvoihin, jotka on varustettu niin sanotulla uudella tekniikalla ja jotka on

10 — Edellä alaviitteessä 2 mainittu asia Tarantik, tuomion 27 kohta.

11 — Edellä alaviitteessä 2 mainittu asia Tarantik, tuomion 28 kohta.

12 — Vastaavasti jo asiassa 216/81, COGIS, tuomio 15.7.1982 (Kok. 1982, s. 2701).

13 — Asia 106/84, komissio v. Tanska, tuomio 4.3.1986 (Kok. 1986, s. 833, 15 kohta).

ainakin suurimmaksi osaksi tuotu muista jäsenvaltioista, sovelletaan erilaista verotuksellisen tehon laskentamenetelmää kuin Ranskassa valmistettuihin autoihin, joita kuluttajat kuitenkin pitävät samanlaisina siitä huolimatta, ettei niissä ole käytetty tätä tekniikkaa.

48. Edellä 43 kohdassa on jo todettu, että kun EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan yhteydessä arvioidaan, ovatko ajoneuvot samanlaisia, ratkaisevia arviointiperusteita ovat ajoneuvojen hinta, koko, mukavuus, suorituskyky, kulutus, kestävyys ja luotettavuus.

49. Jos tämä joustava tulkinta otetaan samanlaisuuden käsitteen perustaksi, Ranskan hallituksen väitettä, jonka mukaan ainoastaan samanmerkkisiä ajoneuvoja voidaan verrata toisiinsa, ei voida hyväksyä. Tällaisen käsityksen hyväksyminen rajoittaisi samanlaisuuden arviointia huomattavasti ja merkitsisi, että kuluttajan tahdon katsottaisiin kohdistuvan vain määrätynmerkkisen ajoneuvon ostamiseen, jolloin yhteisöjen tuomioistuimen mainitsemat muut arviointiperusteet jäisivät toisarvoisiksi.

50. Nyt esillä olevassa asiassa on siis katsottava, että on verrattava erimerkkisiä ajoneuvoja. Komission ja Ranskan hallituksen sekä kirjallisesti että suullisessa käsittelyssä mainitsemat esimerkit osoittavat, että uudella teknologialla varustettuihin, ulkomailla valmistettuihin ajoneuvoihin verrattuna ranskalaisvalmisteisia ajoneuvoja on häviävän vähän. Ranskassa valmistetaan vain kahta Peugeot 306 -erikoismallia ja (samoin kahtena mallina) Hommel-merkkistä autoa, jonka tuotantomäärä on hyvin pieni. Koska oikeuskäytännössä asetettujen arviointiperusteiden mukaan ei voida tarkastella pelkästään teknistä varustelua, kuten nyt esillä olevassa asiassa vaihteistoa, huomioon on otettava myös muut ominaisuudet.

51. Vertailu kuitenkin osoittaa, että uudella tekniikalla varustettuihin ajoneuvoihin sovelletaan vuoden 1956 yleiskirjettä, kun taas vastaaviin ranskalaisvalmisteisiin ajoneuvoihin, joissa on ainoastaan erilainen vaihteisto, sovelletaan vuoden 1977 yleiskirjettä.

52. Vuoden 1956 yleiskirjeen mukainen verotuksellisen tehon laskukaava perustuu ainoastaan sylinteritilavuuteen. Vuoden 1977 yleiskirjeen mukainen laskukaava sitä vastoin sisältää myös muita muuttujia (ks. edellä 8 kohta) ja lisäksi siinä otetaan huomioon eri hyväksymistavat.

53. Ranskan moottoriajoneuvojen verotusjärjestelmälle on näin ollen "— — ominaista, että yksityisautojen verotuksellisen tehon laskemiseksi on olemassa samanaikaisesti kaksi pääasiallista toisistaan erillistä laskutapaa". [14]

Tämä laskumenetelmien rinnakkaisuus johtaa siihen, että ajoneuvoihin, jotka on (suurimmaksi osaksi) tuotu muista jäsenvaltioista, kohdistuu lopulta suurempi moottoriajoneuvovero kuin niihin verrattavissa oleviin kotimaisiin ajoneuvoihin, joissa on erilainen vaihteisto mutta jotka siitä huolimatta vastaavat muiden teknisten ominaisuuksiensa puolesta samoihin kuluttajien odotuksiin.

54. Se, että on olemassa myös ranskalaisvalmisteisia ajoneuvoja, joita verotetaan samalla tavalla kuin vastaavia ulkomaisia ajoneuvoja, koska niissä on kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto, ei muuta tätä toteamusta. Kun verrataan maahan tuotujen ajoneuvojen ja samalla — toisin sanoen samanlaisella eikä pelkästään verrattavalla — vaihteistotyypillä varustettujen ranskalaisvalmisteisten ajoneuvojen lukumääriä, osoittautuu, että vaikka ranskalaisvalmisteisten ajoneuvojen lukumäärää ei voida ilmoittaa tarkasti (ks. edellä 34 kohta), se on suhteellisen pieni, joten verotuskohtelun yhdenvertaisuudesta huolimatta suurempi vero kohdistuu useampiin maahan tuotuihin ajoneuvoihin kuin kotimaisiin ajoneuvoihin; näin ollen myös tämä merkitsee välillistä syrjintää.

55. Edellä todetusta ilmenee näin ollen, että verrattavissa oleviin kotimaisiin ajoneuvoihin sovelletaan erilaista verotusjärjestelmää kuin maahan tuotuihin ajoneuvoihin, vaikka se ei EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan ole mahdollista.

VII Oikeudenkäyntikulut

56. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Ranskan tasavalta on hävinnyt asian, se on komission vaatimuksen mukaisesti velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

14 — Yhteisöjen tuomioistuin on todennut näin edellä alaviitteessä 2 mainitussa asiassa Tarantik antamansa tuomion 13 kohdassa (ks. edellä 42 kohta).

VIII Ratkaisuehdotus

57. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin ratkaisee asian seuraavasti:

1) Ranskan tasavalta ei ole noudattanut EY:n perustamissopimuksen 95 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 90 artikla) mukaisia velvoitteitaan, koska se on pitänyt voimassa ja soveltanut säännöksiä, joiden mukaan verotuksellisen tehon laskemiseen käytetään kuusivaihteisella käsivalintaisella vaihteistolla ja viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustetuille ajoneuvoille epäedullista kaavaa, jolla on syrjiviä tai suojelevia vaikutuksia muissa jäsenvaltioissa valmistettujen ajoneuvojen vahingoksi suhteessa samanlaisiin tai kilpaileviin kotimaisiin ajoneuvoihin.

2) Ranskan tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.