FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

föredraget den 26 oktober 2000 [1]

I — Inledning

1. I detta mål skall domstolen återigen, den här gången dock i samband med en talan om fördragsbrott, avgöra huruvida vissa beräkningsmetoder som används i det franska systemet för motorfordonsskatt är förenliga med gemenskapsrätten. [2] Frågan är huruvida den metod som tillämpas för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan, som när allt kommer omkring är avgörande för beskattningens storlek, och som i detta fall framför allt beräknas med utgångspunkt i antalet växellägen har diskriminerande eller protektionistiska verkningar gentemot fordon som tillverkas i andra medlemsstater i förhållande till liknande fordon som tillverkats i Frankrike. Enligt kommissionen är detta fallet, eftersom den anser att fordon med manuella växellådor med sex växellägen respektive automatiska växellådor med fem växellägen har varit föremål för en högre beskattning enligt 1956 års system än tekniskt jämförbara fordon som har beskattats i enlighet med 1977 års system. Eftersom de flesta fordon med manuella växellådor med sex växellägen respektive automatiska växellådor med fem växellägen importeras och endast ett fåtal av dessa fordon tillverkas i Frankrike, har kommissionen gjort gällande att de franska bestämmelserna om motorfordonsskatt åsidosätter artikel 95 i EG-fördraget (nu artikel 90 EG i ändrad lydelse).

2. Först utgick kommissionen också från att de franska myndigheterna hade åsidosatt gällande gemenskapsrätt vid beräkningen av den skattemässiga motorstyrkan för fordon med en motorstyrka på över 100 kW. Den inledde därför först två olika förfaranden, som sedan fördes samman genom denna talan, eftersom samma franska lagbestämmelser låg till grund för den beräkning av den skattemässiga motorstyrkan som de båda anmärkningarna hänförde sig till.

3. Under den muntliga förhandlingen har kommissionen emellertid återkallat den andra anmärkningen och därför är det i det följande endast nödvändigt att gå in på den första grunden för talan. Jag skall inte heller behandla rättsläget efter den 1 juli 1998, eftersom kommissionen under den muntliga förhandlingen har medgivit att de

1 — Originalspråk: tyska.

2 — Se följande hittills avkunnade domar i mål om förhandsavgörande: dom av den 9 maj 1985 i mål 112/84, Humblot (REG 1985, s. 1367; svensk specialutgåva, volym 8, s. 175), av den 17 september 1987 i mål 433/85, Feldain (REG 1987, s. 3521; svensk specialutgåva, volym 9, s. 157), av den 28 april 1988 i de förenade målen 76/87, 86/87—89/87 och 149/87, Seguela m.fl. (REG 1988, s. 2397), av den 29 juni 1988 i mål 240/87, Deville (REG 1988, s. 3513), av den 30 november 1995 i mål C-113/94, Casarin (REG 1995, s. I-4203), av den 18 december 1997 i mål C-284/96, Tabouillot (REG 1997, s. I-7471), och av den 15 juni 1999 i mål C-421/97, Tarantik (REG 1999, s. I-3633), samt beslut av den 2 februari 1996 i mål C-257/95, Bresle (REG 1996, s. I-233), av den 2 mars 1999 i de förenade målen C-231/98 och C-232/98, Lamboley och Bouctot (ej publicerat i rättsfallssamlingen), av den 21 april 1999 i målen C-28/98 och C-29/98, Charreire och Hirtsmann (REG 1999, s. I-1963), och av den 11 maj 1999 i mål C-325/98, Anssens (REG 1999, s. I-2969).

franska bestämmelser som gäller från och med denna tidpunkt är förenliga med gemenskapsrätten.

II — Nationella bestämmelser om beräkning av den skattmässiga motorstyrkan

4. I Frankrike infördes en differentierad motorfordonsskatt genom artiklarna 1599 C-1599 J i code général des impôts (den allmänna skattelagen). Genom lagstiftningen fastställdes skatteklasser som ursprungligen hade cylindervolymen som enda beräkningsgrund och som omfattar flera olika skattemässiga motorstyrkor. För varje skatteklass fastställs en koefficient. Den skatt som skall påföras och som tillfaller le département (länet) beräknas på så sätt att ett grundbelopp — som beslutas årligen av de olika conseils généraux — multipliceras med koefficienten för den aktuella skatteklassen.

5. Det franska beskattningssystemet för fordon grundar sig således på fastställandet av skattemässig motorstyrka för personbilar, varvid det skall påpekas att kommissionen inte anser att gemenskapsrätten a priori åsidosätts genom de ändringar som har skett genom lagen av den 2 juli 1998, där beräkningen av den skattemässiga motorstyrkan regleras för nya bilar som registreras från och med den 1 juli 1998.

6. Under den tid som fördragsbrottsförfarandet rör, det vill säga tiden före den 1 juli 1998, reglerades metoden för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan i huvudsak i cirkulär av den 28 december 1956 (JORF av den 22 januari 1957, s. 910) och cirkulär nr 77-191 av den 23 december 1977 (JORF av den 8 februari 1978, s. 1052) i ändrad lydelse enligt cirkulär nr 87-56 av den 24 juni 1987 och cirkulär nr 88-04 av den 12 januari 1988 (nedan kallat 1977 års cirkulär).

7. Formeln för beräkning av skattemässig motorstyrka i 1956 års cirkulär grundades uteslutande på fordonets cylindervolym.

8. Genom 1977 års cirkulär infördes däremot från och med den 1 januari 1978 en ny formel för beräkning av motorfordons skattemässiga motorstyrka som med hänsyn till ny teknik inte inbegriper endast cylindervolymen utan även flera andra parametrar, däribland däckens omkrets och växlarnas utväxlingsförhållanden (antalet växellägen), således tekniska kriterier som innebär förbättringar vad avser bensinförbrukning och utsläpp av skadliga ämnen.

9. Metoden för godkännande av fordon (det vill säga typgodkännande) utgör ett av kriterierna för vilka bestämmelser som är tillämpliga.

10. 1956 års cirkulär är i allmänhet tillämpligt på motorfordon som har typgodkänts eller godkänts i enskilda förfaranden före den 1 januari 1978. Nämnda cirkulär är även tillämpligt på personbilar vars egenskaper (säten, motortyp och kraftöverföring) inte har upptagits i 1977 års cirkulär. Till denna kategori hör de i förevarande mål aktuella fordonen med manuella växellådor med sex växellägen och med automatiska växellådor med fem växellägen.

Beskattningsformeln i 1956 års cirkulär omfattar också personbilar som den 24 juni 1987 eller därefter har godkänts i enskilda förfaranden och som med hänsyn till sin skattemässiga motorstyrka inte motsvarar en typgodkänd modell vars skattemässiga motorstyrka har beräknats i enlighet med 1977 års cirkulär eller som har ansetts vara likvärdiga med sådana privata bilar.

Formeln omfattar också ett ytterligare antal fordon, alltefter metod och datum för godkännande, vilket emellertid inte är relevant i detta mål och därför inte måste beskrivas i detalj.

11. Däremot gäller 1977 års cirkulär principiellt för personbilar som från och med den 1 januari 1978 har typgodkänts och för personbilar som från och med den 24 juni 1987 har godkänts i enskilda förfaranden och som motsvarar en typgodkänd modell eller som med hänsyn till sin skattemässiga motorstyrka har ansetts vara likvärdiga med en typgodkänd modell vars skattemässiga motorstyrka beräknas i enlighet med 1977 års cirkulär.

12. I Frankrike gällde under den ifrågavarande perioden, således från och med den 1 januari 1978, två, respektive, från och med 1998, till och med tre olika metoder samtidigt för att beräkna nivåer av prestanda. Uppenbarligen omfattades de flesta av de fordon som godkändes i Frankrike under den ifrågavarande perioden av den formel som fastställdes i 1977 års cirkulär. De i förevarande mål aktuella fordonen omfattas emellertid av den formel som fastställdes i 1956 års cirkulär.

13. För fullständighetens skull skall det också påpekas att den lag av den 2 juli 1998 som nämns i punkt 5 är avgörande för fastställandet av den skattemässiga motorstyrkan för nya fordon, som har godkänts den 1 juli 1998 eller därefter. Den nya beräkningen grundar sig på två variabler: motorstyrka i kilowatt och emission av koldioxid i gram/kilometer. Vid denna beräkning beaktas sålunda inte cylindervolym, kraftöverföring eller bensinsort.

III — Administrativt förfarande

14. Enligt kommissionens uppfattning blir motorfordon från andra medlemsstater som är utrustade med en "ny" teknik, det vill säga med en manuell växellåda med sex

växellägen respektive automatiska växellådor med fem växellägen "på grund av små skillnader i växellådornas utformning" föremål för högre beskattning än jämförbara fordon som tillverkats i Frankrike. Dessutom ligger den skattemässiga motorstyrkan även till grund för beräkningen av försäkringspremier för motorfordon, vilket innebär en merkostnad för ifrågavarande fordonsägare.

15. Enligt kommissionen har denna "högre beskattning" uppstått till följd av att den formel som fastställs i 1956 års cirkulär systematiskt har tillämpats för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan. Fram till år 1994 har inga fordon som industritillverkats i Frankrike varit utrustade med denna teknik, som innebär en fulländning av hittills känd teknik. Ändå var denna teknik känd och hade därför kunnat beaktas i formeln för beräkning av den skattemässiga motorstyrkan i 1977 års cirkulär.

16. Genom skrivelser av den 25 maj 1993 och av den 19 september 1994 har kommissionen informerat de franska myndigheterna om att detta förhållande strider mot artikel 95 i EG-fördraget.

17. De franska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 6 augusti 1993 respektive av den 13 mars 1995. I sin första skrivelse tillstod de att fordon med en manuell växellåda med sex växellägen respektive en automatisk växellåda med fem växellägen omfattades av 1956 års cirkulär. Detta gäller också fordon som är utrustade med en teknik som ännu inte var känd år 1977 och därför inte kunde serietillverkas då.

18. Av den andra skrivelsen framgår det att olika skattemässiga motorstyrkor kan fastställas för jämförbara modeller till följd av att olika beräkningsmetoder tillämpas beroende på fordonens växellådor. En första detaljstudie som grundar sig på de modeller som har sålts på den franska marknaden under år 1993 har ådagalagt följande:

1) Modeller med en manuell växellåda med sex växellägen kan ha en skattemässig motorstyrka som är två eller tre hästkrafter större än den skattemässiga motorstyrkan hos liknande modeller med en manuell växellåda med fem växellägen.

2) Modeller med en växellåda med fem växellägen kan ha antingen samma skattemässiga motorstyrka eller en skattemässig motorstyrka som är en hästkraft större eller fyra till sju hästkrafter mindre än den skattemässiga motorstyrkan hos liknande modeller med en automatisk växellåda med fyra växellägen.

3) Beträffande många andra modeller kan det inte göras någon jämförelse, eftersom det inte finns några modeller med

jämförbar teknisk utrustning med klassisk växelanordning på marknaden.

19. I slutet av år 1995 skulle det slutligt bedömas om det är tekniskt möjligt att anpassa 1977 års cirkulär och detta skulle genast meddelas kommissionen.

20. Kommissionen anser att de franska myndigheterna genom dessa båda skrivelser har tillstått att beräkningsmetoden har diskriminerande verkningar, att ifrågavarande fordon följaktligen är föremål för en högre beskattning än liknande fordon som tillverkats i Frankrike, och att denna högre beskattning inte äger rum under alla omständigheter.

Genom en skrivelse av den 13 mars 1996 uppmanade kommissionen de franska myndigheterna att informera den om resultatet av studien om den anpassning som gjorts av 1977 års cirkulär. Kommissionen har emellertid inte fått något svar på sin fråga.

21. Den 2 februari 1997 tillställdes Frankrike inom ramen för fördragsbrottsförfarandet en formell underrättelse, som de franska myndigheterna emellertid inte heller lämnade något svar på.

22. Kommissionen skickade ett motiverat yttrande till Frankrike genom en skrivelse av den 22 december 1997. Genom en skrivelse av den 2 mars 1998 redogjorde de franska myndigheterna för sin ståndpunkt.

23. I denna svarsskrivelse påpekade de franska myndigheterna att olika skattemässiga motorstyrkor kan fastställas för liknande modeller under vissa omständigheter till följd av att olika beräkningsmetoder tillämpas beroende på fordonens växellådor. Jämförande studier som genomfördes på grundval av de fordon som fanns på den nationella marknaden år 1993 har ådagalagt följande:

— Modeller med manuella växellådor med sex växellägen respektive automatiska växellådor med fem växellägen har ansetts ha en högre, likadan eller lägre skattemässig motorstyrka än liknande modeller med manuella växellådor med fem växellägen eller automatiska växellådor med fyra växellägen.

— Beträffande många fordon finns det inga liknande modeller som är utrustade med traditionella växellådor.

24. Av det totala antalet nya bilar som registrerats under år 1993 var endast 0,002 procent (3 500 fordon) utrustade med den nya växeltekniken. Ändå har det genomförts studier för att omarbeta beräknings-

metoden i enlighet med 1977 års cirkulär. Vid denna omarbetning frångicks emellertid inte den målsättning som innebär att den skattemässiga motorstyrkan skall beräknas med hänsyn också till bensinförbrukningen. Den nya beräkningsmetoden kommer därför också att fortsätta att gälla oberoende av den tekniska utvecklingen av motorer och växellådor. Dessa studier färdigställdes under hösten år 1997. De har medfört en ny beräkningsmetod som i enlighet med gällande gemenskapsrättsliga direktiv i huvudsak grundar sig på fordonets totala prestanda.

IV — Talan och yrkande

25. Eftersom kommissionen emellertid fortfarande utgår från att artikel 95 i EG-fördraget har åsidosatts har den, genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 16 juli 1996, väckt denna talan.

26. Under den muntliga förhandlingen återkallade kommissionen den andra grunden för talan. Nu yrkar den att domstolen skall:

1) fastställa att Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 i EG-fördraget genom att bibehålla och tillämpa bestämmelser om en metod för beräkning av den skattemässiga motorstyrkan som missgynnar fordon utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket medför diskriminerande eller protektionistiska verkningar gentemot fordon som tillverkas i andra medlemsstater i förhållande till liknande eller konkurrerande inhemska fordon,

2) förplikta Republiken Frankrike att ersätta rättegångskostnaderna.

V — Parternas argument

27. Vid sidan av de argument som anförts redan under det administrativa förfarandet har parterna beträffande den återstående grunden för talan anfört följande:

Kommissionen har påpekat att en ny metod för beräkning av den skattemässiga motorstyrkan, genom vilken inte endast cylindervolymen utan också ytterligare faktorer, som bensinförbrukning och minskat utsläpp av skadliga ämnen, skall beaktas, infördes genom 1977 års cirkulär. Den har anklagat de franska myndigheterna för att inte ha ändrat 1977 års cirkulär till att omfatta också fordon som är utrustade med en teknik som motsvarar parametrarna i 1977 års cirkulär, särskilt med

avseende på bensinförbrukningen. På grund av en liten teknisk skillnad i växellådornas utformning omfattas dessa fordon som väsentligen konstrueras i andra medlemsstater av en annan beräkningsmetod, nämligen den metod som fastställs i 1956 års cirkulär. I detta sammanhang beaktas inte dessa fordons särskilda egenskaper, vilket medför att de blir föremål för en högre beskattning än liknande inhemska fordon. Detta utgör emellertid ett åsidosättande av det diskrimineringsförbud som föreskrivs i artikel 95 i EG-fördraget.

28. Med hänvisning till domstolens rättspraxis hittills i fråga om detta skattesystem [3] har kommissionen dessutom kritiserat den invecklade beskaffenheten hos och den bristande insynen i det franska systemet för motorfordonsskatt.

29. Kommissionen har dragit den slutsatsen att det ankommer på den franska regeringen att styrka att skattesystemet inte i något fall har diskriminerande verkningar gentemot importerade fordon, vilket den i förevarande mål inte har gjort.

30. Den franska regeringen har anfört att det för fordon som är utrustade med den nya tekniken inte finns någon annan beräkningsmetod som tillämpas med utgångspunkt i fordons ursprung. Det avgörande kriteriet är i detta mål de olika slags växellådornas antal växellägen. De ifrågavarande fordonen, som visserligen till största delen var importerade, omfattade dock också flera franska typer, nämligen två modeller av Peugeot 306 och två versioner av Hommel.

31. Domstolens rättspraxis enligt vilken artikel 95 i EG-fördraget åsidosätts när skatt för importerade och inhemska varor beräknas på olika sätt är inte tillämplig i detta mål, just eftersom skatten inte beräknas på olika sätt.

32. Den franska regeringen har medgivit att fordon som är utrustade med den nya tekniken omfattas av 1956 års cirkulär, men har bestritt att tillämpning av beräkningsformeln som endast grundar sig på cylindervolymen medför att dessa fordon systematiskt missgynnas i förhållande till fordon som beskattas i enlighet med 1977 års cirkulär. I enstaka fall kan den skatt som beräknas i enlighet med 1956 års cirkulär till och med vara lika hög eller lägre än den skatt som beräknas i enlighet med 1977 års cirkulär. Även om man emellertid skulle utgå från att det är fråga om en systematisk diskriminering kan det inte anses att artikel 95 i EG-fördraget åsidosätts endast på grund av det faktum att importerade fordon är föremål för en högre beskattning. Det är avgörande huruvida det ifrågasatta skattesystemet har som verkan att avhålla konsumenten från att köpa importerade bilar. Detta är emellertid inte fallet i detta mål. De konsumenter som

3 — Se fotnot 2 ovan.

på grund av en högre skatt eventuellt har avskräckts från att köpa fordon som är utrustade med en ny teknik skulle logiskt sett besluta sig för ett annat fordon av samma märke, alltså också för ett importerat fordon.

33. Vad gäller bevisbördan anser den franska regeringen att kommissionen är förpliktad att visa att det är fråga om diskriminerande verkningar. För att bemöta kommissionens argument i fråga om den invecklade beskaffenheten hos och den bristande insynen i systemet har den franska regeringen i detta sammanhang gjort gällande att skattesystemet har offentliggjorts i den franska officiella tidningen och givits status av lag. Därmed kan skattskyldiga emellertid inte längre åberopa bristande insyn.

34. Under den muntliga förhandlingen fick den franska regeringen en fråga om hur många fordon med en manuell växellåda med sex växellägen som har tillverkats i Frankrike och svarade att det rör sig om 200 till 300 bilar av modellen Peugeot 306. [4] Fordon med automatiska växellådor med fem växellägen tillverkas inte i Frankrike. Det exakta antalet fordon av märket Hommel kunde inte anges, men det borde emellertid också vara lågt.

4 — Det är oklart vad det antal fordon som i övrigt har angivits, 1 383 fordon, avser, alla fordon av denna typ som (årligen) har registrerats eller endast de fordon som har importerats. Vid ett annat tillfälle var det fråga om totalt 2 000 till 2 500 fordon.

35. Vad parterna i övrigt anfört kommer att behandlas i min bedömning i den mån som det är nödvändigt.

VI — Bedömning

36. Först skall det påpekas att artikel 95 i EG-fördraget (nu artikel 90 EG i ändrad lydelse) innehåller en särskild utformning av det allmänna diskrimineringsförbud för inhemsk skatt på varor som uppställs i artikel 6 i EG-fördraget (nu artikel 12 EG i ändrad lydelse). Domstolen har i detta avseende godtagit att artikel 95 i EG-fördraget skall garantera att de interna skatterna är helt neutrala vad avser konkurrensen mellan inhemska och importerade varor. [5]

37. Som ovan nämnts har domstolen redan flera gånger förut befattat sig med det franska systemet för motorfordonsskatt, då i samband med begäran om förhandsavgörande, se de domar och beslut som har angivits i fotnot 2. I dessa mål har domstolen på en fråga från den berörda nationella domstolen fastställt att artikel 95 i EG-fördraget också gäller för det franska systemet för motorfordonsskatt.

5 — Dom av den 27 februari 1980 i mål 168/78, kommissionen mot Frankrike (REG 1980, s. 347; svensk specialutgåva, volym 5, s. 1).

38. Sålunda har domstolen redan i sin dom i målet Feldain[6] fastställt att ett system med progressiv beskattning som grundar sig på den skattemässiga motorstyrkan kan ha diskriminerande eller protektionistiska verkningar i den mening som avses i artikel 95 i EG-fördraget. I detta mål angav domstolen följande i punkt 19 i domen:

"... ett system för fordonsskatt som dels — genom att införa en skatteklass som omfattar flera kategorier av skattemässig motorstyrka än övriga skatteklasser — begränsar den normala skatteprogressiviteten till förmån för inhemskt tillverkade bilar i de högsta prisklasserna, dels tillämpar en metod att fastställa skattemässig motorstyrka som missgynnar bilar importerade från andra medlemsstater, har en diskriminerande eller skyddande verkan i den mening som avses i artikel 95 i fördraget".

39. Även i domen i målet Casarin[7] skulle domstolen i fråga om de franska bestämmelserna om motorfordonsskatt meddela ett förhandsavgörande om tolkningen av artikel 95 i EG-fördraget. Domstolen uttalade härvid att det för att avgöra huruvida vissa bestämmelser i detta system har en diskriminerande eller protektionistisk verkan skall undersökas om en höjning av motorfordonsskatten för vissa fordon skulle kunna avhålla konsumenten från att köpa utländskt tillverkade fordon med en högre skattemässig motorstyrka, till förmån för inhemskt tillverkade fordon.[8]

40. Domstolen fastställde i detta mål att artikel 95 i EG-fördraget inte utgör hinder för tillämpning av nationella skattebestämmelser för motorfordon som innebär en sådan ökning av progressivitetstalet som den som införts genom de tillämpliga franska bestämmelserna om ökningen inte har som verkan att gynna försäljningen av inhemskt tillverkade fordon i förhållande till försäljningen av fordon som importeras från andra medlemsstater.

41. Av denna rättspraxis i fråga om det franska systemet för motorfordonsskatt framgår att domstolen vid tolkningen av artikel 95 i EG-fördraget har funnit att det är avgörande huruvida de ifrågavarande inhemska och importerade varorna är jämförbara och därefter, på grundval av detta, prövat om dessa produkter beskattas enligt samma beräkningsmetoder och bestämmelser.

42. Sålunda har domstolen i sin hittills senaste dom om det franska systemet för motorfordonsskatt i målet Tarantik[9] (där det var fråga om en begäran om förhandsavgörande) betonat att det ankommer på den nationella domstolen att "för att

6 — Se fotnot 2 ovan.
7 — Se fotnot 2.
8 — Domen i målet Casarin, punkt 22.
9 — Se fotnot 2 ovan.

bedöma huruvida det aktuella skattesystemet är diskriminerande eller skyddande i den mening som avses i artikel 95 i fördraget, avgöra vilka fordon (...) som, i den mening som avses i artikel 95 första stycket i fördraget, kan anses likna fordon importerade från andra medlemsstater". [10]

43. Med hänvisning till sin dom och till förslaget till avgörande i målet Casarin har domstolen påpekat att "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 svarar mot innebär att de konkurrerar med varandra... [och att] graden av konkurrens mellan två modeller (är) avhängig i vad mån modellerna uppfyller olika krav, bland annat i fråga om pris, storlek, komfort, prestanda, bränsleekonomi, livslängd och tillförlitlighet". [11]

44. Även i detta mål är det avgörande huruvida varorna (i detta fall fordonen) är jämförbara. Eftersom artikel 95 i EG-fördraget syftar till att garantera att det interna skattesystemet är helt konkurrensneutralt är det fråga om en enligt första stycket förbjuden diskriminering när det vid en jämförelse kan konstateras att importerade fordon är föremål för en högre beskattning än liknande inhemska fordon.

45. Om det inte går att konstatera att varorna är liknande skall det med hänsyn till artikel 95 andra stycket prövas huruvida skatten syftar till att skydda inhemsk produktion gentemot importerade varor och att den med andra ord har en protektionistisk verkan.

46. Enligt den extensiva tolkning som domstolen har gjort av artikel 95 första stycket i EG-fördraget omfattar denna artikel dessutom alla skattemässiga åtgärder som kan beröra likabehandling av inhemska och importerade produkter. [12] Enligt domstolens uppfattning skall det vid den bedömning av huruvida varorna är liknande som ligger till grund för förbudet i artikel 95 första stycket prövas om varorna har liknande egenskaper och om de i konsumentens ögon svarar mot samma behov. [13]

47. I detta mål utgår kommissionen, i motsats till den franska regeringen, från att fordon som är utrustade med så kallad ny teknik och som åtminstone till över-

10 — Målet Tarantik, punkt 27 (ovan fotnot 2).

11 — Målet Tarantik, punkt 28 (ovan fotnot 2).

12 — Se i detta avseende redan domen av den 15 juli 1982 i mål 216/81, COGIS mot Staatliche Finanzverwaltung (REG 1982, s. 2701).

13 — Dom av den 4 mars 1986 i mål 106/84, kommissionen mot Danmark (REG 1986, s. 833), punkt 15.

vägande del importeras från andra medlemsstater är föremål för en annan metod för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan än fordon som är tillverkade i Frankrike och som visserligen inte är utrustade med denna teknik, men som i konsumentens ögon ändå liknar den förstnämnda typen av fordon.

48. Som redan har angivits ovan i punkt 43 är pris, storlek, komfort, prestanda, bränsleekonomi, livslängd och tillförlitlighet vad gäller artikel 95 första stycket i EG-fördraget avgörande vid prövningen av likheten mellan fordon.

49. Om man lägger denna flexibla tolkning till grund för begreppet liknande måste vad den franska regeringen anfört, om att endast enskilda fordon av samma märke är sinsemellan jämförbara, lämnas utan avseende. När allt kommer omkring skulle detta innebära en alltför stor begränsning av prövningen huruvida varorna är liknande och inskränka konsumentens vilja att köpa ett fordon av ett visst märke, varvid de övriga kriterier som domstolen har nämnt endast skulle tillämpas i andra hand.

50. I detta mål skall domstolen således utgå från att fordon av olika märken skall jämföras med varandra. De exempel som kommissionen och den franska regeringen har anfört både i sina inlagor och under den muntliga förhandlingen visar att det mot de i utlandet tillverkade fordonen som är utrustade med ny teknik endast kan ställas synnerligen. få fransktillverkade fordon. Den franska produktionen begränsar sig dessutom till två specialmodeller av Peugeot 306 samt Hommel, som har konstruerats i få exemplar (också den i två versioner). Det skall emellertid också tas hänsyn till ytterligare egenskaper, eftersom det i enlighet med de kriterier för prövning som ställts upp i rättspraxis inte endast är den tekniska utrustningen, i detta fall växellådan, som kan beaktas.

51. Denna jämförelse visar emellertid att de fordon som är utrustade med ny teknik omfattas av 1956 års cirkulär, medan likvärdiga inhemskt tillverkade fordon som endast har en annorlunda utformad växellåda emellertid omfattas av 1977 års cirkulär.

52. Den formel som tillämpas på beräkningen av den skattemässiga motorstyrkan och som framgår av 1956 års cirkulär grundar sig emellertid endast på cylindervolymen. Beräkningsmetoden enligt 1977 års cirkulär innehåller däremot ytterligare parametrar (se punkt 8 ovan) och gör dessutom åtskillnad mellan de olika sätten för typgodkännande.

53. Därmed kännetecknas det franska systemet för motorfordonsskatt "av att två huvudsakliga och olika metoder för att beräkna den skattemässiga motorstyrkan för privatbilar är parallellt tillämpliga". [14]

Denna samtidiga förekomst medför att en högre motorfordonsskatt slutligen fastställs för fordon som (till övervägande del) har importerats från andra medlemsstater än för jämförbara inhemska fordon som visserligen inte är utrustade med likadana växellådor, men som konsumenterna emellertid på grund av fordonens övriga tekniska egenskaper har samma bild av som av de nämnda inhemska fordonen.

54. Det faktum att det även finns fordon som tillverkats i Frankrike och som på grund av att de är utrustade med en växellåda med sex växellägen skall beskattas på samma sätt som motsvarande utländska fordon förändrar inte detta. För övrigt framgår det av jämförelsen mellan antalet importerade fordon och antalet fordon som har tillverkats i Frankrike och som har samma sorts växelanordning (alltså liknande och inte endast jämförbara fordon) att det antal fordon som tillverkats i Frankrike även om det inte kan anges exakt (se punkt 34) är relativt litet, vilket medför att fler importerade fordon trots den skattemässiga likabehandlingen berörs av den högre skatten än inhemska fordon. Detta innebär att det också är fråga om indirekt diskriminering.

55. Av ovanstående framgår följaktligen att ett annat skattesystem gäller för jämförbara inhemskt tillverkade fordon än för importerade fordon, vilket emellertid inte är godtagbart enligt artikel 95 första stycket i EG-fördraget.

VII — Rättegångskostnader

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

14 — Detta har domstolen också fastställt i sin dom i målet Tarantik (fotnot 2, punkt 13, se punkt 42 ovan).

VIII — Förslag till avgörande

57. På grund av ovanstående överväganden föreslår jag att domstolen skall fastställa följande:

1) Republiken Frankrike har åsidosatt sina skyldigheter enligt artikel 95 i EG-fördraget (nu artikel 90 EG i ändrad lydelse) genom att bibehålla och tillämpa bestämmelser om en metod för beräkning av den skattemässiga motorstyrkan som missgynnar fordon som är utrustade med manuella växellådor med sex växellägen eller automatiska växellådor med fem växellägen, vilket medför diskriminerande eller protektionistiska verkningar gentemot fordon som är tillverkade i andra medlemsstater i förhållande till liknande eller konkurrerande inhemska fordon.

2) Republiken Frankrike skall ersätta rättegångskostnaderna.