DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)
18. december 1997 *

I sag C-284/96,

angående en anmodning, som Tribunal de grande instance de Briey (Frankrig) i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Didier Tabouillot

mod

Directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 95 for at kunne tage stilling til, om den franske ordning om beskatning af motorkøretøjer er forenelig med nævnte bestemmelse,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C. Gulmann, og dommerne M. Wathelet (refererende dommer), J. C. Moitinho de Almeida, D. A. O. Edward og J.-P. Puissochet,

* Processprog: fransk.

generaladvokat: F. G. Jacobs
justitssekretær: ekspeditionssekretær D. Louterman-Hubeau,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Didier Tabouillot ved advokat Georges Benabes, Lorient

— den franske regering ved kontorchef Catherine de Salins og sekretær Romain Nadal, begge Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Hélène Michard og Enrico Traversa, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 5. juni 1997 er afgivet mundtlige indlæg af Didier Tabouillot, den franske regering og Kommissionen,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 17. juli 1997,

afsagt følgende

Dom

1 Ved dom af 8. august 1996, indgået til Domstolen den 22. august 1996, har Tribunal de grande instance de Briey i medfør af EF-traktatens artikel 177 forelagt

to præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af EF-traktatens artikel 95 for at kunne tage stilling til, om den franske ordning om beskatning af motorkøretøjer er forenelig med nævnte bestemmelse.

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en sag mellem Didier Tabouillot og de franske afgiftsmyndigheder. Tabouillot har anlagt sagen til prøvelse af, om der ved beregningen af den afgiftspligtige motorkraft for hans udenlandske køretøj kan anvendes en beregningsmetode, der medfører en højere beskatning end for lignende, indenlandsk fremstillede køretøjer.

3 I Frankrig skal der i henhold til artikel 1599 C-1599 J i code général des impôts (lov om skatter og afgifter) betales en differentieret afgift af motorkøretøjer. Der er ved lov fastlagt en række afgiftsgrupper, som omfatter forskellige afgiftspligtige motorkraftstørrelser. For hver afgiftsgruppe er der fastsat en koefficient. Størrelsen af den differentierede afgift fremkommer ved, at en grundafgift, som vedtages årligt af de regionale råd i de forskellige departementer, ganges med koefficienten for den pågældende afgiftsgruppe.

4 Sagsøgeren i hovedsagen har anfægtet fremgangsmåden for beregning af den administrative motorkraft for personbiler.

5 To cirkulærer indeholder de nærmere regler om beregning af den administrative motorkraft for personbiler, nemlig et cirkulære af 28. december 1956 (JORF af 22.1.1957, s. 910) og cirkulære nr. 77-191 af 23. december 1977 (JORF af 8.2.1978, s. 1052). De er blevet tillagt lovskraft med tilbagevirkende gyldighed, jf. artikel 35 i lov om ændring af finansloven for 1993 (lov nr. 93-859 af 22.6.1993, JORF af 23.6.1993, s. 8815).

6 Den formel for beregning af den afgiftspligtige motorkraft, der er fastsat i cirkulæret af 28. december 1956, er følgende: $P = K\ n\ D^2\ L\ \omega$. P betegner den administrative motorkraft udtrykt i hestekræfter, n antallet af cylindre, D den indvendige diameter af hver cylinder, målt i centimeter, L stemplets slaglængde, målt i centimeter, og ω omdrejningstallet pr. sekund, mens K er en numerisk koefficient. Ifølge Kommissionen, hvis bemærkning ikke er blevet bestridt, kan denne lineære formel sammenfattes mere enkelt på den måde, at køretøjets cylindervolumen, udtrykt i liter, ganges med en koefficient på 5,7294 for benzindrevne køretøjer og på 4,0106 for dieseldrevne køretøjer. Resultatet af anvendelsen af denne formel på de forskellige køretøjer varierer således udelukkende efter motorens cylindervolumen.

7 En ny formel, der blev indført ved cirkulære af 23. december 1977, trådte i kraft med virkning fra den 1. januar 1978. Formlen er følgende: $P = m\ (0{,}0458.\ C/K)^{1{,}48}$. I denne formel betegner P den administrative motorkraft, m er lig 1 for benzindrevne køretøjer og 0,7 for dieseldrevne køretøjer, og C er motorens cylindervolumen udtrykt i cm^3. K er en parameter, som udtrykker kraftoverføringen og opnås ved at beregne »det vægtede aritmetiske gennemsnit af de hastigheder udtrykt i km i timen, som køretøjet teoretisk når ved et omdrejningstal på 1 000 i minuttet for gearkassens forskellige udvekslingsforhold ved fremadkørsel«.

8 Cirkulæret af 23. december 1977 omfatter »personbiler med mindre end ni pladser, der er udstyret med en forbrændingsmotor, som fungerer efter en firetaktsproces og har et transmissionssystem svarende til en af de fire typer, der er beskrevet i bilaget ... og som er typegodkendt efter den 1. januar 1978«. Cirkulærets anvendelsesområde blev ændret ved cirkulære nr. 87-56 af 24. juni 1987 (herefter »cirkulære nr. 87-56«). For at afhjælpe »visse utilsigtede resultater, der havde vist sig for visse lignende bilmodeller, som var typegodkendt eller enkeltvis godkendt«, blev det fastsat, at bestemmelserne i cirkulæret af 23. december 1977 »også omfatter personbiler, der er enkeltvis godkendt, og som med hensyn til beregningen af den administrative motorkraft svarer til eller antages at svare til en typegodkendt model, hvis administrative motorkraft er blevet beregnet i overensstemmelse med nærværende cirkulære«.

9 I cirkulære nr. 87-56 præciseres det, at »andre køretøjer end de ovenfor anførte fortsat er omfattet af bestemmelserne i cirkulæret fra 1956«.

10 Det fremgår således, at der i Frankrig siden den 1. januar 1978 har været to samtidigt gældende metoder til beregning af den administrative motorkraft.

11 Det fremgår af hovedsagen, at langt de fleste af de køretøjer, der godkendes i Frankrig, er omfattet af formlen i cirkulæret af 23. december 1977. Den i cirkulæret af 28. december 1956 angivne formel finder imidlertid stadig anvendelse på en gruppe af køretøjer, nemlig:

— personbiler, der er typegodkendt eller enkeltvis godkendt, og hvor typen er blevet godkendt i Frankrig inden den 1. januar 1978

— køretøjer, der frembydes til en enkeltvis godkendelse, og som ikke svarer til en type, der er blevet godkendt i Frankrig efter den 1. januar 1978

— personbiler, der svarer til en type, der er blevet godkendt efter den 1. januar 1978, men som med hensyn til beregningen af den administrative motorkraft ikke antages at svare til en godkendt type, hvis administrative motorkraft er blevet beregnet i overensstemmelse med cirkulæret af 23. december 1977 (cirkulære nr. 87-56).

12 Didier Tabouillot er ejer af en Chevrolet Corvette med en cylindervolumen på 5 735 cm^3, der for første gang blev taget i brug den 1. januar 1980, og som blev indregistreret i Frankrig for første gang den 29. maj 1992 på grundlag af en undtagelse, der blev meddelt ved ministeriel skrivelse af 5. maj 1992, og som er angivet på registreringspapiret.

13 På grundlag af beregningsmetoden i henhold til cirkulæret af 28. december 1956 fastsatte afgiftsmyndighederne køretøjets administrative motorkraft til 33 CV.

14 Den 10. september 1994 blev der optaget politirapport vedrørende Tabouillot, idet han ikke havde påklæbet afgiftsvignetten vedrørende afgiftsperioden 1993-1994 på køretøjets forrude. Han blev pålagt at betale 6 031 FF i afgift samt 11 710 FF i bøde, jf. artikel 1840 N quater i code général des impôts, eller i alt 17 741 FF, der dog blev nedsat til 17 152 FF efter indrømmelse af en lempelse.

15 Tabouillot, som var af den opfattelse, at afgiften var i strid med traktatens artikel 95, bestred, at afgiftsmyndighederne havde fornødent grundlag for at pålægge ham at betale det nævnte beløb. Hans andragende om fritagelse blev afvist den 25. september 1995.

16 Ved stævning af 14. november 1995 anlagde Tabouillot sag ved Tribunal de grande instance de Briey mod direktøren for afgiftsmyndighederne i departementet Meurthe-et-Moselle. Han har herunder nedlagt påstand om, at det fastslås, at bestemmelserne vedrørende den differentierede afgift på motorkøretøjer med en administrativ motorkraft på over 16 CV må anses for uanvendelige som følge af, at de ikke er i overensstemmelse med traktatens artikel 95.

17 Til støtte for søgsmålet har Tabouillot bl.a. gjort gældende, at den omstændighed, at der samtidig anvendes to metoder til beregning af den administrative motorkraft, hvoraf den ene er fastsat i cirkulæret af 28. december 1956 og den anden i cirkulæret af 23. december 1977, er til skade for køretøjer, der købes uden for Frankrig med henblik på at blive indført til Frankrig, og at dette må antages at påvirke samhandelen inden for Fællesskabet.

18 Direktøren for afgiftsmyndighederne har påstået sig frifundet for Tabouillot's påstand. Direktøren har anført, at den ordning med en differentieret afgift på motorkøretøjer, der blev indført ved lov nr. 87-1061 af 30. december 1987, og de i

henhold hertil udstedte cirkulærer er i overensstemmelse med fællesskabsretten, således som Frankrigs Conseil d'État i øvrigt har fastslået ved dom af 20. marts 1992.

19 Tribunal de grande instance de Briey har herefter forelagt Domstolen følgende to præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal EØF-traktatens artikel 95 fortolkes således, at den er til hinder for anvendelsen af en metode til bestemmelse af den administrative motorkraft for køretøjer, som bevirker, at bestemte køretøjer tillægges en højere administrativ motorkraft, og køberne således tilskyndes til ikke at købe dem, når de køretøjer, der indgår i de hårdest beskattede afgiftsgrupper, udelukkende er indførte køretøjer, der direkte konkurrerer med lignende køretøjer, som sælges i Frankrig, og som falder ind under de lempeligst beskattede afgiftsgrupper?

2) Skal EØF-traktatens artikel 95 fortolkes således, at den er til hinder for en samtidig anvendelse af to regelsæt til bestemmelse af den administrative motorkraft for køretøjer, hvoraf det ene og mest ugunstige navnlig anvendes på køretøjer, der indføres fra andre medlemsstater, hvilket bevirker, at franske købere tilskyndes til ikke at købe dem, men derimod lignende køretøjer, der sælges i Frankrig?«

20 Ved skrivelse af 8. december 1997, indgået til Domstolen den 10. december 1997, dvs. efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse, er Tabouillot fremkommet med bemærkninger til visse afsnit i forslaget, som drejer sig om, hvorvidt den præjudicielle anmodning kan fremmes til realitetsbehandling. Han har nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at anmodningen kan antages til realitetsbehandling.

21 Det må i den forbindelse fastslås, at de argumenter, Tabouillot har fremført til støtte for sit synspunkt, ikke er af en sådan art, at det findes fornødent at genåbne den mundtlige forhandling, jf. artikel 61 i Domstolens procesreglement.

22 Først bemærkes, at som svar på et spørgsmål fra Domstolen har Tabouillot præciseret, at hans køretøj blev indført direkte til Frankrig fra USA.

23 Ifølge fast retspraksis (jf. dom af 10.10.1978, sag 148/77, Hansen, Sml. s. 1787, præmis 23, af 9.6.1992, forenede sager C-228/90 — C-234/90, C-339/90 og C-353/90, Simba m.fl., Sml. I, s. 3713, præmis 14, og af 13.7.1994, sag C-130/92, OTO, Sml. I, s. 3281, præmis 18) finder artikel 95 kun anvendelse på varer, der indføres fra de øvrige medlemsstater, og i givet fald på varer, der hidrører fra tredjelande, og som er bragt i fri omsætning i medlemsstaterne. Heraf følger, at denne bestemmelse ikke kan anvendes på produkter, der er indført direkte fra tredjelande.

24 Traktatens artikel 95 kan således ikke anvendes i en situation som den, der foreligger i hovedsagen.

25 I retsmødet fastholdt sagsøgeren imidlertid, at Domstolen alligevel skulle besvare de forelagte spørgsmål, idet han på nationalt plan vil kunne påberåbe sig en sådan afgørelse til støtte for, at afgiftspligtige og borgere i Frankrig principielt skal behandles lige efter afgiftsbestemmelserne og er lige for loven.

26 Det må i den forbindelse fastslås, at intet i forelæggelsesdommen giver holdepunkter for at antage, at der med de præjudicielle spørgsmål ønskes et svar på det punkt. Som generaladvokaten har fremhævet i punkt 30 i forslaget til afgørelse, har den nationale ret derimod forelagt spørgsmålene, idet den har lagt til grund, at det omtvistede køretøj var blevet indført fra en anden medlemsstat.

27 De præjudicielle spørgsmål må følgelig besvares med, at en situation som den, der opstår, når et køretøj indføres til en medlemsstat direkte fra et tredjeland, ikke er omfattet af anvendelsesområdet for traktatens artikel 95.

Sagens omkostninger

28 De udgifter, der er afholdt af den franske regering og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Tribunal de grande instance de Briey ved dom af 8. august 1996, for ret:

En situation som den, der opstår, når et køretøj indføres til en medlemsstat direkte fra et tredjeland, er ikke omfattet af anvendelsesområdet for EF-traktatens artikel 95.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Edward Puissochet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 18. december 1997.

R. Grass
Justitssekretær

C. Gulmann
Formand for Femte Afdeling