

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

9 май 1985 година*

с предмет преюдициално запитване от Tribunal de grande instance (Франция), отправено на основание член 177 от Договора за ЕИО, постъпило в Съда, по висящото дело пред упоменатия съд между,

Michel Humblot

и

Directeur des services fiscaux

преюдициално решение относно тълкуването на член 95 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав : г-н G. Bosco, председател на първи състав, в качеството на председател на съда, г-н P. Pescatore, г-н T. Koopmans, г-н U. Everling, г-н K. Bahlmann, г-н Y. Galmot и г-н R. Joliet, съдии,

генерален адвокат: г-н P. VerLoren van Themaat,

секретар: г-жа D. Louterman, администратор,

като има предвид становищата, представени:

- за Michel Humblot, ищец по главното дело, от адв. Y. Canus от адвокатската колегия в Mulhouse,
- за френското правителство от г-н P. Rouzoulet, в качеството на представител,
- за Комисията на Европейските общности, от г-н G. Berardis, в качеството на представител,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 20 март 1985 г.,

постанови настоящото

* Език на производството: френски

Решение

1. С Решение от 17 април 1984 г., постъпило в Съда на 26 април 1984 г., Tribunal de grande instance (Регионалният съд) в Belfort е отнесъл до Съда, с оглед постановяване на преюдициално решение по реда на член 177 от Договора за ЕИО, въпрос относно тълкуването на член 95 от Договора за ЕИО.

2. Въпросът е повдигнат в рамките на спор между г-н Humblot и Directeur général des impôts (Главният данъчен директор), свързан с търсенето от г-н Humblot възстановяване на специалната такса, с която се облагат определени автомобили.

3. От документите, представени пред Съда, става ясно, че във Франция съществуват два различни вида такси, които се начисляват ежегодно върху моторните превозни средства. От една страна, съществува диференцирана такса, с която се облагат автомобилите с облагаема мощност, по-малка или равна на 16 CV (облагаема мощност), а от друга – специална такса върху автомобилите с облагаема мощност над 16 CV. Докато размерът на диференцираната такса нараства постепенно и непрекъснато, в зависимост от облагаемата мощност на автомобилите, специалната такса има една единствена и чувствително по-висока ставка.

4. През 1981 г. г-н Humblot е станал собственик на кола с облагаема мощност 36 CV. За да пусне в движение този автомобил, г-н Humblot е трябвало да заплати специалната такса, която по онова време е възлизала на 5 000 FRF. След като заплатил тази сума, г-н Humblot подал жалба до облагаемата администрация с цел да му се възстанови разликата между тази сума и най-високия размер на диференцираната такса, която тогава е възлизала на 1 100 FRF.

5. Жалбата му била отхвърлена и г-н Humblot предявил иск срещу Directeur général des impôts пред Tribunal de grande instance, Belfort, в който изтъква, че облагането със специалната такса противоречи на членове 30 и 95 от Договора.

6. С оглед на този аргумент, Tribunal de grande instance е отнесъл до Съда на ЕО следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 95 от Договора за създаване на Европейската икономическа общност, евентуално във връзка с всяка друга разпоредба и/или основен принцип на Договора, да се тълкува в смисъл, че не позволява (ако това е така, при какви условия) на дадена държава-членка да облага със специфична такса продуктите на друга държава-членка, които тя самата не произвежда, но които, в хипотетичен план, са сходни или се конкурират, по смисъла на предишни решения на Съда, с нейните собствени продукти? И по-специално, член 95 от Договора позволява ли на държава-членка да обложи със специфични такси, като специалната такса, наложена във Франция върху автомобилите с над 16 CV, когато такива автомобили не се произвеждат в тази страна, но се произвеждат в някои други страни в Общността?“

7. От документите по делото става ясно, че въпросът всъщност цели да се установи дали член 95 забранява облагането на автомобилите, които надвишават определена облагаема мощност, със специална такса с фиксиран размер, неколкратно превишаващ най-високия размер на прогресивната такса, която следва да се заплати за автомобилите с по-ниска от указаната облагаема мощност, при положение че единствените автомобили, които се облагат със специалната такса, са автомобили от внос, а именно от други държави-членки.

8. В писменото си становище, представено пред Съда, г-н Humblot набляга върху обстоятелството, че специалната такса засяга само автомобили от внос, тъй като не съществува френски автомобил, чиято облагаема мощност да надвишава 16 CV. Според г-н Humblot, обаче, автомобилите с 16 CV или по-малка мощност и автомобилите, надвишаващи 16 CV са напълно съпоставими по отношение на техническите си показатели, цената или потреблението на гориво. При тези условия, като облага само автомобилите от внос със специална такса, чийто размер значително надвишава този на диференцираната такса, френската държава създава според него условия за дискриминация, което противоречи на член 95 от Договора.

9. Френското правителство от своя страна счита, че нито параграф 1, нито параграф 2 от член 95 представляват пречка за прилагането на специалната такса. То твърди, че специалната такса се начислява само върху луксозните автомобили, които не са сходни, по смисъла на член 95, параграф 1 от Договора, с автомобилите, за които се дължи диференциалната такса. От друга страна, френското правителство се съгласява, че някои автомобили с 16 CV или по-малка мощност и други с мощност над 16 CV са в конкуренция помежду си и в този смисъл са обект на разпоредбата на член 95, параграф 2 от Договора. Независимо от това, специалната такса според него не противоречи на въпросната разпоредба, тъй като не е доказано, че тази такса има протекционистично действие по отношение на продуктите от местно производство. То твърди, че няма доказателства за това, че потребител, който евентуално е разубеден да придобие автомобил с мощност над 16 CV, ще закупи автомобил френско производство с мощност 16 CV или по-малко.

10. Комисията счита, че специалната такса противоречи на член 95, параграф 1 от Договора. Тя привежда довода, че всички автомобили, независимо от облагаемата си мощност, са сходни по смисъла на практиката на Съда. В този случай повече не е възможно държава-членка да създаде състояние на дискриминация между автомобили от внос и автомобили от местно производство. Единственото изключение е случаят, когато държава-членка таксува по различен начин продуктите – дори ако те са идентични, – като използва неутрални критерии, съответстващи на съвместими с Договора икономически цели, без да създава условия за дискриминация между продуктите местно производство и продуктите от внос. Комисията обаче твърди, че критерият, свързан с облагаемата мощност, възприет от Франция в конкретния случай, не е продиктуван от икономическа цел, като например по-високото облагане на луксозните продукти или на автомобилите с по-високо потребление на гориво. При тези условия, Комисията счита, че специалната такса, която е почти петкратно по-висока от най-високия размер на диференцираната такса, засяга само автомобили от внос и не преследва съвместима с Договора цел от областта на икономическата политика, противоречи на разпоредбата на член 95, параграф 1 от Договора.

11. От своя страна, правителството на Обединеното кралство счита, че автомобилите с мощност над 16 CV са в отношение на конкуренция с някои автомобили с по-ниска облагаема мощност. Оттук следва, че специалната такса противоречи на разпоредбата на член 95, параграф 2 от Договора, тъй като високият ѝ размер ще отклони потребителите на автомобили от внос в посока към френски автомобили от висок клас.

12. На първо място следва да се подчертае, че при сегашното състояние на законодателството на Общността държавите-членки имат свободата да облагат продукти от вида на автомобилите със система на пътна такса, която постепенно нараства по размер, в зависимост от обективен критерий, какъвто е облагаемата мощност, която може да се определи по различни начини.

13. Подобна система на местно таксуване обаче е съвместима с член 95 само доколкото е лишена от какъвто и да бил дискриминационен или протекционистичен ефект.

14. Това обаче не се отнася за система като тази, която е предмет на спора по основното дело Тази система въвежда две различни такси: диференцирана такса, която нараства прогресивно и се налага на автомобили, които не надвишават определена облагаема мощност, и такса с фиксиран размер за автомобилите, които я надвишават, който е близо петкратно по-висок от най-високия размер на диференцираната такса. Въпреки че не прави формално разграничение според произхода на продуктите, подобна система явно притежава дискриминационни или протекционистични черти, които противоречат на член 95. Действително, нивото на облагаемата мощност, която обуславя приложимостта на специалната такса, е определено така, че с тази специална такса да се облагат само автомобили от внос, а именно от други държави-членки, докато всички автомобили местно производство се облагат с чувствително по-изгодната диференциална такса.

15. Ако не влизаха в употреба съображения, свързани с размера на специалната такса, потребителите, търсещи съпоставими автомобили по отношение на големина, комфорт, действителна мощност, разходи за поддръжка, продължителност на живот, потребление на гориво и цена, естествено биха избирали измежду автомобили над и под критичния праг на облагаема мощност, установен с френския закон. Независимо от това, облагането със специалната такса води до много по-значително увеличение на облагането от това, което би се получило с преминаването от една категория автомобили в друга при една система на прогресивно облагане, съдържаща добре балансирани отклонения, като тази, на която съответства диференцираната такса. Тази допълнителна тежест е в състояние да неутрализира предимствата, които биха могли да имат в очите на потребителите някои автомобили, внесени от други държави-членки, в сравнение със съпоставимите с тях автомобили местно производство, още повече че специалната такса продължава да се заплаща в продължение на няколко години. В този аспект специалната такса намалява конкуренцията, на която са подчинени автомобилите местно производство и по този начин противоречи на принципа на неутралност, към който са длъжни да се придържат вътрешните форми на облагане.

16. В светлината на приведените по-горе съображения, на въпроса, повдигнат от националната юрисдикция, следва да се отговори по следния начин: член 95 от Договора за ЕИО забранява облагането на автомобилите, които надвишават определена облагаема мощност, със специална такса с фиксиран размер, няколкократно превишаващ най-високия размер на прогресивната такса, която следва да се заплати за автомобилите с по-ниска от указаната облагаема мощност, при положение че единствените автомобили, които се облагат със специалната такса, са автомобили от внос, а именно от други държави-членки.

По съдебните разноски

17. Разходите, направени от френското правителство, Обединеното кралство и Комисията на Европейските общности, които са представили писмените си съображения пред Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в процеса, висящ пред националния съд, решението относно съдебните разноски е въпрос, който следва да бъде решен от този съд.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпросите, които са поставени пред него от Tribunal de grande instance, Belfort, с решение от 17 април 1984 г., реши:

Член 95 от Договора за ЕИО забранява облагането на автомобилите, които надвишават определена облагаема мощност, със специална фиксирана такса, чийто размер няколкократно превишава най-високия размер на прогресивната такса, която следва да се заплати за автомобилите с по-ниска от указаната облагаема мощност, при положение че единствените автомобили, които се облагат със специалната такса, са автомобили от внос, а именно от други държави-членки.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 9 май 1985 година.

Подписи