

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

17 септември 1987 година*

„Член 95 – Диференциран данък върху моторните превозни средства”

По дело 433/85

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда на основание член 177 от Договора за ЕИО, от Tribunal de grande instance, Mulhouse (Франция) по спора, висящ пред този съд между

Jacques Feldain, директор на дружество, с местожителство в Mulhouse (Франция)

и

Directeur des services fiscaux (главен данъчен инспектор) в департамент **Haut-Rhin**, Colmar (Франция),

относно тълкуването на член 95 от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав: г-н Т. F. O’Higgins, председател на втори състав, изпълняващ длъжността председател, г-н F. Schockweiler, председател на първи състав, г-н G. Bosco, г-н O. Due, г-н U. Everling, г-н K. Bahlmann и г-н R. Joliet, съдии,

генерален адвокат: г-н J. MischoQ

секретар: г-жа В. Pastor, администратор,

като взе предвид становищата, представени в устната фаза на производството:

- за г-н Jacques Feldain, ищец по главното производство, от адв. Y. Canus, avocat,

- за френското правителство от г-н P. Pouzoulet, в качеството на представител, и от г-н Y. Souchet, в качеството на експерт,

- за правителството на Обединеното кралство от г-н С. S. Kerse, в качеството на представител,

- за Комисията на Европейските общности от г-н J. F. Bühl, в качеството на представител,

предвид доклада за съдебното заседание и вследствие устната фаза на производството от 26 февруари 1987 г.,

* Език на производството: френски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат в съдебното заседание от 16 юни 1987 г.,

постанови настоящото

Решение

1. С Определение от 19 декември 1985 г., постъпило в Съда на ЕО на 30 декември 1985 г., Tribunal de grande instance (Областен съд), Mulhouse, е поставил на Съда, по силата на член 177 от Договора за ЕИО, преюдициален въпрос относно тълкуването на член 95 от този Договор.

2. Въпросът е бил повдигнат в рамките на спора между г-н Feldain и Directeur général des impôts (Генерален директор по приходите). Г-н Feldain, който притежава кола с облагаема мощност по-висока от 16 CV (конски сили), е бил задължен да плаща специален данък, наложен на такива моторни превозни средства с член 1007 от Code général des impôts (Общ митнически кодекс). Данъкът е бил събран при фиксирана ставка и неговият размер е значително по-висок от този на диференцирания данък, приложим към моторни превозни средства с облагаема мощност по-малка от 16 CV.

3. На 5 септември 1984 г. г-н Feldain е подал искане за възстановяване на разликата между размера на специалния данък, който той е бил длъжен да плаща за 1983 г. и 1984 г., и размера на диференцирания данък, приложим към моторни превозни средства, попадащи в данъчната група 12 - 16 CV. Неговото искане е било неуспешно и на 20 ноември 1984 г. той е завел иск пред Tribunal de grande instance, Mulhouse.

4. С Решение от 9 май 1985 г. (по дело Humblot, 112/84, Recueil, стр. 1375), Съдът на ЕО реши, че „член 95 от Договора за ЕИО забранява събиране за коли, надвишаващи дадена облагаема мощност, на специален фиксиран данък, чиято стойност надвишава неколккратно най-високия размер на прогресивния данък, платим за коли с по-малка от упоменатата облагаема мощност, когато единствените коли, които се облагат със специалния данък са вносни, по-специално, от други държави-членки”.

5. На 11 юли 1985 г., преди Tribunal de grande instance, Mulhouse, да публикува своето решение, е бил приет Закон № 85/695 г. (Официален вестник на Френската република от 12 юли 1985 г., стр. 7855), който отмени специалния данък и го замени с диференциран данък. С този закон са създадени девет данъчни групи, а именно: под 4 CV, от 5 до 7 CV, 8 и 9 CV, 10 и 11 CV, от 12 до 16 CV, 17 и 18 CV, 19 и 20 CV, 21 и 22 CV, и 23 CV и повече. За всяка една от тези групи е даден коефициент, а именно: 1, 1,9, 4,5, 5,3, 9,4, 14,1, 21,1, 31,7 и 47,6. Размерът на диференцирания данък се получава чрез умножаване на основния данък, определян всяка година от Conseils généraux на различни учреждения, с коефициентите, отговарящи на съответната данъчна група.

6. Според френските разпоредби, облагаемата мощност се определя на основата на няколко фактора. Най-първо, облагаемата мощност зависи от това, дали моторното превозно средство използва бензин или дизелово гориво. Второ, тя е свързана с обема на цилиндрите, разделен с фактор, известен като „фактор К”, който е равен на „средната от скоростите, които на теория могат да бъдат постигнати от въпросното моторно превозно средство при скорост на двигателя от 1000 оборота в минута, за моторни превозни средства, чиято действителна облагаема мощност надвишава 100

kW, факторът К е с таван 21^и. За моторни превозни средства с автоматична скоростна кутия, факторът К първоначално се е определял за всички предавателни числа на скоростната кутия. След издаването на административно циркулярно писмо през м. април 1983 г., когато скоростната кутия има четири предавателни числа, само три от тях се вземат предвид. Трето, резултатът от делението на обема на цилиндъра с фактора К се вдига на степен 1,48.

7. Законът от 11 юли 1985 г. предвижда, че при висящи спорове собствениците, които са били длъжни да платят специалния данък и са завели дела преди 9 май 1985 г. - датата на Решението по дело Humblot, посочено по-горе, са имали право на възстановяване на разликата между специалния данък и размера на новия диференциран данък, приложим към въпросния тип моторни превозни средства. Независимо от това, г-н Feldain е застанал на становището, че той има право на възстановяване на разликата между размера на специалния данък и този на диференцирания данък, приложим към моторните превозни средства в групата от 12 до 16 CV. Според него, новият закон също така нарушава член 95 от Договора и следователно следва да бъде обявен за нищожен. От своя страна, данъчните органи считат, че възстановяването следва да бъде ограничено по начина, определен с новия закон.

8. При тези обстоятелства Tribunal de grande instance, Mulhouse, е поставил на Съда на ЕО следния въпрос:

„Дали член 95 от Договора за ЕИО забранява облагането на моторни превозни средства, надвишаващи определена облагаема мощност, с диференциран данък, който увеличава експоненциално според тази изчислена стойност, когато тази категория стойност се получава с формула, която води до прилагането на това експоненциално увеличение на всяко моторно превозно средство с даден обем на цилиндъра и такива моторни превозни средства се произвеждат в някои други страни, по-специално, тези от Общността, а не във Франция?“

9. За изясняване на своя въпрос, националният съд е обърнал внимание в своите мотиви на решението на точките, по които френските правила биха могли да бъдат несъвместими с член 95 от Договора. На първо място, прогресията на коефициента на умножението, т.е. връзката между всеки един от последователните коефициенти, става експоненциална след данъчната група от 12 до 16 CV, която е последната, включваща моторни превозни средства, произведени във Франция. Второ, правилата определят пет категории облагаема мощност, а именно тази от 12 до 16 CV, в една данъчна група, докато по-горните данъчни групи, които засягат само вносните моторни превозни средства, включват две или три категории облагаема мощност. Трето, националният съд също така обръща внимание на ограниченията на фактора К, които поражда дискриминация срещу вносните моторни превозни средства. Четвърто, той счита, че начинът, по който се изчислява факторът К за автоматичните скоростни кутии също така може да има дискриминационно действие.

10. Прави се позоваване на доклада за съдебното заседание за излагането на становищата, представени от ищеца по главното производство, от френското правителство, от правителството на Обединеното кралство и от Комисията.

11. Като предварителна точка следва да се има предвид, че, в своето Решение от 9 май 1985 г. по дело Humblot, посочено по-горе, Съдът е признал, че „при настоящия етап на развитие на правото на Общността, държавите-членки са свободни да подложат стоки като колите на система от пътни данъци, чийто размер нараства прогресивно в зависимост от обективен критерий”. Съдът обаче е заявил ясно, че такава система на вътрешно данъчно облагане е „съвместима с член 95, само ако тя няма никакво дискриминационно или защитно действие”. Съдът е постановил, че това не е така в случай със специална такса, когато отговорността за нея води до „значително по-голямо увеличаване на данъчното облагане, отколкото преминаването от една категория коли към друга в система с прогресивно данъчно облагане, основана на балансиращи разлики”.

12. Необходимо е да се установи, дали правилата от оспорвания пред националния съд тип се съобразяват с тези принципи.

13. На първо място, факторът на прогресията на коефициентите е между 1,2 и 2,4 за данъчните групи под 16 CV, докато той е 1,5 за по-горните данъчни групи. По такъв начин прогресията на коефициентите не показва някакво значително различие от такова естество, че да указва за наличие на дискриминационно или защитно действие в полза на колите, произведени във Франция.

14. Второ, въпросните правила в по-голямата си част установяват данъчни групи, състоящи се от две или три категории облагаема мощност за данъчните цели. Единственото изключение е облагаемата мощност между 12 и 16 CV, които попадат в една данъчна група, която е много по-широка. Нормалната прогресия на данъка по такъв начин се задържа вътре в тази данъчна група, която има най-голям брой категории облагаема мощност. От информацията, предоставена от националния съд с неговото решение за препращане на въпроса, е видно, че данъчната група от 12 до 16 CV е най-голямата група, която включва моторни превозни средства, произведени във Франция, и че единствените моторни превозни средства, внесени от други държави-членки, попадат в данъчни групи над 16 CV. Резултатът от тази уредба е, че колите френско производство с най-голяма мощност са защитени от нормалната прогресия на данъка. Следователно това показва дискриминационното или защитно действие по смисъла на член 95 от Договора в полза на колите, произведени във Франция.

15. Трето, по отношение на метода на изчисляване на облагаемата мощност на моторните превозни средства за данъчните цели, чрез ограничаване на фактора К до таван от 21 за моторни превозни средства, чиято действителна мощност надхвърля 100 kW, въпросните правила водят до определяне за колите с ръчна скоростна кутия и обем на цилиндъра, надвишаващ 3 109,7 cc, на облагаема мощност, която надхвърля 16 CV. Още повече, при ограничаване на фактора К, единствено обемът на цилиндъра определя облагаемата мощност. Тъй като обемът на цилиндъра се вдига на степен 1,48, резултатът от всяко увеличение на обема е да се поставят тези коли в най-горните данъчни групи.

16. Видно е от представената информация от ищеца по главното производство, която не е оспорена от френското правителство, че няма произведена във Франция кола с капацитет на цилиндъра, надвишаващ 3109,7 cc. Следователно, последицата ограничаването на фактора К до 21 е поставяне в по-горни данъчни групи само на вносни коли, докато без това ограничение, на тези коли биха били определени по-

ниски облагаеми мощности. Такова ограничение не е оправдано със съображения за потреблението на гориво. В това отношение няма съществена разлика между моторните превозни средства, засегнати от ограничението на фактора К и другите съпоставими коли, които не са засегнати от него. Следователно трябва да бъде постановено, че този метод за определяне на категория на мощността за данъчни цели няма обективен характер и облагодетелства колите, произведени във Франция.

17. Четвърто, по отношение на метода на изчисляване на фактора К за коли с автоматична скоростна кутия, от документите представени пред Съда е видно, че френските правила са били изменени, за да вземат предвид въвеждането на автоматични скоростни кутии с 4 предавки, които са се появили на пазара впоследствие. Обаче не е видно, тези нови методи на изчисление да имат каквото и да е дискриминационно или защитно действие в полза на моторните превозни средства, произведени във Франция, тъй като последните са засегнати в същата степен, както и моторните превозни средства, внесени от други държави-членки.

18. При тези обстоятелства, следва да бъде установено, че методът на изчисляване на диференцирания данък е такъв, че само коли, внесени от други държави-членки са поставени в най-тежко облаганите данъчни категории без каквото и да е съображение, основано на обективен критерий. Тъй като това положение води до това, собствениците на такива моторни превозни средства да плащат по-високи цени, потребителите са насърчени да купуват коли с максимална мощност, произведени във Франция, а не тези внесени от другите държави-членки.

19. С оглед на изложените по-горе съображения, следва да бъде установено, че система на пътен данък, в която една данъчна група съдържа повече категории облагаема мощност, отколкото другите, което води до това, нормалната прогресия на данъка да бъде ограничена по начин, който позволява привилегии на колите с максимална мощност местно производство, и в която облагаемата мощност се изчислява по начин, поставящ моторните превозни средства от други държави-членки в неблагоприятно положение, има дискриминационно или защитно действие по смисъла на член 95 от Договора.

По съдебните разноски

20. Разноските, направени от френското правителство, от правителството на Обединеното кралство и от Комисията на Европейските общности, които представиха становища 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 производството, висящо пред националния съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпроса, поставен от Tribunal de grande instance, Mulhouse, с Решение от 19 декември 1985 г., реши:

Система на пътен данък, в която една данъчна група съдържа повече категории облагаема мощност, отколкото другите, което води до това, нормалната прогресия на данъка да бъде ограничена по начин, който позволява привилегии на колите с максимална мощност местно производство, и в която облагаемата мощност се изчислява по начин, поставящ моторните превозни средства от други държави-членки в неблагоприятно положение, има дискриминационно или защитно действие по смисъла на член 95 от Договора.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 17 септември 1987 година.

Подписи