

HOTĂRÂREA CURȚII

9 mai 1985

Michel Humblot
împotriva
Directeur des services fiscaux

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare,
formulată de Tribunal de grande instance din Belfort)

„Articolul 95 — Taxa specială aplicată autovehiculelor”

Cauza 112/84

În cauza 112/84,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Tribunal de première instance din Belfort de pronunțare, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

Michel Humblot

și

Directeur des services fiscaux

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 95 din Tratatul CEE,

CURTEA,

compusă din domnii G. Bosco, președinte de cameră, p. președinte, P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot și R. Joliet, judecători,

avocat general: P. VerLoren van Themaat,
grefier: doamna D. Louterman, administrator

având în vedere observațiile prezentate:

— pentru reclamant, de Y. Canus, avocat în baroul din Mulhouse,

— pentru guvernul francez, de către domnul Ph. Pouzoulet, în calitate de agent,

— pentru Comisia Comunităților Europene, de către domnul G. Berardis, în calitate de agent,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședința din 20 martie 1985,
pronunță prezenta

HOTĂRÂRE

(Partea În fapt nu este reprodusă.)

În drept

1 Prin Hotărârea din 17 aprilie 1984, primită la Curte la 26 aprilie 1984, Tribunal de grande instance din Belfort a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, o întrebare preliminară privind interpretarea articolului 95 din Tratatul CEE.

2 Această întrebare a fost adresată în cadrul unui litigiu între domnul Humblot și Directeur général des impôts privind o cerere de rambursare a taxei speciale, plătite de domnul Humblot, care se aplică anumitor vehicule.

3 Din dosar rezultă că în Franța există două tipuri de impozite anuale aplicate autovehiculelor: pe de o parte, un impozit diferențial aplicat automobilelor a căror putere fiscală este mai mică sau egală cu 16 CV și, pe de altă parte, o taxă specială aplicată vehiculelor a căror putere fiscală depășește 16 CV. În timp ce valoarea impozitului diferențial crește progresiv și continuu în funcție de puterea fiscală a vehiculelor, taxa specială are o valoare unică și considerabil mai ridicată.

4 În 1981, domnul Humblot a devenit proprietar al unui automobil a cărui putere fiscală este de 36 CV. Pentru a introduce acest vehicul în circulație, domnul Humblot a trebuit să achite taxa specială a cărei valoare, la momentul respectiv, era de 5 000 FF. După ce a plătit această sumă, domnul Humblot a introdus o reclamație pe lângă administrația fiscală pentru a obține rambursarea diferenței dintre această valoare și valoarea cea mai ridicată a impozitului diferențial, care era atunci de 1 100 FF.

5 După respingerea reclamației sale, domnul Humblot a introdus o acțiune împotriva Directeur général des impôts în fața Tribunal de grande instance din Belfort. În sprijinul acțiunii sale, reclamantul a invocat faptul că perceperea taxei speciale încâlca articolele 30 și 95 din tratat.

6 Acest argument a condus Tribunal de grande instance din Belfort să adreseze Curții următoarea întrebare:

„Articolul 95 din Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene, eventual în legătură cu orice altă dispoziție din acest tratat și/sau cu un principiu fundamental oarecare al acestuia din urmă, trebuie interpretat în sensul că opune – după caz, în ce condiții – ca un stat membru să aplice o taxă specifică produselor unui alt stat membru pe care acesta nu le produce, dar care, se poate presupune, sunt similare sau în raport de

concurență, în sensul jurisprudenței Curții, cu propriile sale produse? Și, în special, articolul 95 din tratat permite unui stat membru să aplice impozite specifice, precum taxa specială instituită în Franța pentru vehiculele care depășesc 16 CV, în timp ce, în statul respectiv, astfel de vehicule nu se fabrică, dar se fabrică în alte state ale Comunității?”

7 Rezultă din dosar că întrebarea urmărește, în esență, să afle dacă articolul 95 interzice aplicarea, pentru automobilele care depășesc o anumită putere fiscală, a unei taxe speciale fixe, a cărei valoare depășește de câteva ori valoarea cea mai ridicată a impozitului progresiv care trebuie plătit pentru automobilele care nu ating această putere fiscală, în cazul în care singurele automobile cărora li se aplică taxa specială sunt automobile importate, în special din alte state membre.

8 Domnul Humblot, în observațiile pe care le-a prezentat în fața Curții, a evidențiat faptul că taxa specială se aplică numai vehiculelor importate, având în vedere că nu există niciun automobil francez a cărui putere fiscală să depășească 16 CV. Or, pentru domnul Humblot, vehiculele de maxim 16 CV și cele de peste 16 CV sunt pe deplin comparabile în ceea ce privește performanțele, prețul sau consumul de energie. În aceste condiții, aplicând doar vehiculelor importate o taxă specială a cărei valoare o depășește cu mult pe cea a impozitului diferențial, statul francez a generat o discriminare contrară articolului 95 din tratat.

9 În ceea ce îl privește, guvernul francez consideră că nici alineatul (1), nici alineatul (2) de la articolul 95 nu se opun aplicării taxei speciale. De fapt, aceasta se aplică numai vehiculelor de lux, care nu sunt similare, în sensul articolului 95 alineatul (1) din tratat, automobilelor pentru care se datorează impozitul diferențial. Pe de altă parte, guvernul francez admite că anumite vehicule de maxim 16 CV și altele de peste 16 CV sunt în raport de concurență, astfel cum este prevăzut la 95 alineatul (2) din tratat. Cu toate acestea, taxa specială este conform acestui din urmă text, deoarece nu se demonstrează că aceasta are un efect protector pentru producția națională. În fapt, nimic nu dovedește că, eventual descurajat să achiziționeze un vehicul de peste 16 CV, consumatorul va cumpăra un vehicul de maxim 16 CV, de fabricație franceză.

10 Comisia consideră că taxa specială este contrară articolului 95 alineatul (1) din tratat. În fapt, toate automobilele, indiferent de puterea fiscală a acestora, sunt similare din punct de vedere al jurisprudenței Curții. În acest caz, nu mai este posibil ca un stat membru să genereze o discriminare între vehiculele importate și cele din producția națională. Singura excepție vizează cazul în care un stat membru impozitează diferit produse, chiar identice, utilizând criterii neutre conforme obiectivelor de politică economică compatibile cu tratatul fără a genera discriminări între produsele naționale și cele importate. Or, în speță, criteriul puterii fiscale, ales de Franța, nu este adaptat unui obiectiv de politică economică precum impozitarea suplimentară a produselor de lux sau a vehiculelor cu un consum ridicat de energie. În aceste condiții, taxa specială, care depășește de aproape cinci ori cea mai ridicată valoare a impozitului diferențial și care nu se aplică vehiculelor importate, fără a urmări un obiectiv de politică economică compatibil cu tratatul, este contrară articolului 95 alineatul (1) din tratat.

11 În cele din urmă, Guvernul Regatului Unit consideră că vehiculele care depășesc 16 CV se află într-un raport de concurență cu anumite vehicule de o putere fiscală inferioară. Taxa specială este atunci contrară articolului 95 alineatul (2) din tratat, deoarece valoarea ridicată a acestuia îi determină pe cumpărătorii de automobile importate să aleagă vehicule franceze de lux în locul automobilelor importate.

12 În primul rând, este necesar să se sublinieze faptul că la stadiul actual al dreptului comunitar, statele membre au libertatea de a aplica unor produse precum automobilele un sistem de taxe de drum a căror valoare crește progresiv în funcție de un criteriu obiectiv, precum puterea fiscală, care poate fi stabilită conform unor modalități diferite.

13 Cu toate acestea, un astfel de sistem de impozite interne este compatibil cu articolul 95 numai în măsura în care este scutit de orice efect discriminatoriu sau protector.

14 Acesta nu este cazul unui sistem precum cel care este contestat în litigiul în acțiunea principală. Acest sistem stabilește două taxe diferite, una diferențială, a cărei valoare crește progresiv, pentru automobilele care nu ating o anumită putere fiscală și cealaltă, pentru cele care depășesc această putere fiscală, a cărei valoare este fixă și depășește de aproximativ cinci ori valoarea maximă a impozitului diferențial. Chiar dacă nu se efectuează o distincție formală conform originii produselor, un astfel de sistem prezintă, în mod evident, caracteristici discriminatorii sau protectoare contrare articolului 95. De fapt, puterea fiscală care determină aplicabilitatea taxei speciale a fost stabilită la un nivel astfel încât numai automobilelor importate, în special din alte state membre, li se aplică această taxă specială, în timp ce toate celelalte automobile de fabricație națională beneficiază de un regim în mod evident mai avantajos al impozitului diferențial.

15 În cazul în care nu intervin considerații care țin de valoarea taxei speciale, consumatorii care caută automobile comparabile, în special din punctul de vedere al confortului, al puterii reale, al costului de întreținere, al fiabilității, al consumului și al prețului sunt în mod normal determinați să opteze între automobilele care depășesc și cele care se situează sub pragul critic al puterii fiscale stabilit de legea franceză. Cu toate acestea, obligația la plata taxei speciale generează o creștere a impozitării care este mult mai importantă decât cea care rezultă din trecerea de la o categorie la alta de automobile într-un sistem de impozitare progresivă care presupune diferențe echilibrate, precum cea care corespunde impozitului diferențial. Această taxă suplimentară este de natură să neutralizeze avantajele pe care le-ar putea prezenta, pentru consumatori, anumite automobile importate din alte state membre în raport cu automobilele similare de fabricație națională, cu atât mai mult cu cât aceasta se percepe de mai mulți ani. În această privință, taxa specială reduce concurența la care sunt supuse automobilele din ultima categorie și este, prin urmare, contrară principiului neutralității pe care trebuie să îl respecte impozitele interne.

16 Având în vedere considerațiile prezentate anterior, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată de instanța națională că articolul 95 interzice aplicarea, pentru automobilele care depășesc o anumită putere fiscală, unei taxe speciale fixe a cărei valoare depășește de câteva ori valoarea cea mai ridicată a impozitului progresiv care

trebuie plătit pentru automobilele care nu ating această putere fiscală, în cazul în care singurele automobile cărora li se aplică taxa specială sunt automobile importate, în special din alte state membre.

Cu privire la cheltuielile de judecată

17 Cheltuielile efectuate de către guvernul francez, Guvernul Regatului Unit și de către Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura în fața instanței naționale, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebarea adresată de Tribunal de grande instance din Belfort prin hotărârea din 17 aprilie 1984, hotărăște:

Articolul 95 din tratat interzice aplicarea, pentru automobilele care depășesc o anumită putere fiscală, a unei taxe speciale fixe a cărei valoare depășește de câteva ori valoarea cea mai ridicată a impozitului progresiv care trebuie plătit pentru automobilele care nu ating această putere fiscală, în cazul în care singurele automobile cărora li se aplică taxa specială sunt automobile importate, în special din alte state membre.

Bosco
Everling

Pescatore
Bahlmann

Koopmans
Galmot

Joliet

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 9 mai 1985.

Grefier
P. Heim

P. președinte
G. Bosco
președintele Camerei întâi