

HOTĂRÂREA CURȚII
17 septembrie 1987*

Jacques Feldain
împotriva
Directeur des services fiscaux du département du Haut-Rhin

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare, formulată de Tribunal de grande instance din Mulhouse (Franța)]

„Articolul 95 – Impozitul diferențiat aplicat autovehiculelor”

Cauza 433/85

În cauza 433/85,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Tribunal de grande instance (tribunal regional) din Mulhouse, pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

Jacques Feldain, director de societate, cu domiciliul în Mulhouse (Franța),

și

Directeur des services fiscaux (Directorul Serviciului de Impozite) din departamentul Haut-Rhin, cu sediul în Colmar (Franța),

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

CURTEA,

compusă din domnii T. F. O'Higgins, președintele Camerei a doua, îndeplinind funcția de președinte, F. Schockweiler, președintele Camerei întâi, G. Bosco, O. Due, U. Everling, K. Bahlmann și R. Joliet, judecători,

avocat general: domnul J. Mischo

grefier: doamna B. Pastor, administrator

având în vedere observațiile prezentate în cadrul procedurii orale:

- pentru domnul Feldain, reclamant în acțiunea principală, de către Y. Canus, avocat,
- pentru guvernul francez, de domnul P. Pouzoulet, în calitate de agent, și de domnul Y. Souchet, în calitate de expert,
- pentru Guvernul Regatului Unit, de domnul C. S. Kerse, în calitate de agent,
- pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul J. F. Bühl, în calitate de agent,

având în vedere raportul de ședință și în urma procedurii orale din 26 februarie 1987,

* Limba de procedură: franceza.

după ascultarea concluziilor avocatului general, prezentate în ședința din 16 iunie 1987,
pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin Hotărârea din 19 decembrie 1985, primită la Curte la 30 decembrie 1985, Tribunal de grande instance din Mulhouse a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, o întrebare preliminară referitoare la interpretarea articolului 95 din acest tratat.

2 Această întrebare a fost adresată în cadrul unui litigiu între domnul Feldain și Directeur général des impôts. Domnul Feldain, care este proprietarul unui automobil cu o putere nominală impozabilă de peste 16 CV („chevaux vapeur”, cai putere) a fost obligat să achite impozitul special prevăzut pentru aceste vehicule de articolul 1007 din Codul General al Impozitelor. Acest impozit avea un caracter forfetar și o valoare net mai ridicată decât cea a impozitului diferențiat aplicabil vehiculelor pentru care puterea nominală impozabilă era mai mică de 16 CV.

3 La 5 septembrie 1984, domnul Feldain a introdus o reclamație care viza rambursarea diferenței între valoarea impozitului special pe care fusese obligat să îl plătească pentru anii 1983 și 1984 și cea a impozitului diferențiat aplicat vehiculelor din categoria fiscală 12-16 CV. Având în vedere că cererea sa nu a fost acceptată, acesta a introdus, la 20 noiembrie 1984, o acțiune în fața Tribunal de grande instance din Mulhouse.

4 Prin Hotărârea din 9 mai 1985 (Humblot, 112/84, Rec., p. 1375), Curtea de Justiție a declarat că „articolul 95 din tratat interzice aplicarea, pentru automobilele care depășesc o anumită putere nominală impozabilă, a unui impozit special fix, a cărui valoare este de câteva ori mai mare decât valoarea cea mai ridicată a impozitului progresiv care trebuie achitat pentru automobilele care nu ating această putere nominală impozabilă, în cazul în care singurele automobile cărora li se aplică impozitul special sunt automobilele importate, în special din alte state membre”.

5 La 11 iulie 1985, înainte ca Tribunal de grande instance din Mulhouse să fi pronunțat o hotărâre, a fost adoptată Legea nr. 85/695 (JORF din 12.7.1985, p. 7855), care a eliminat impozitul special și l-a înlocuit cu un impozit diferențiat. Această lege a instituit nouă categorii de impozitare, și anume: sub 4 CV, între 5-7 CV, 8 și 9 CV, 10 și 11 CV, între 12-16 CV, 17 și 18 CV, 19 și 20 CV, 21 și 22 CV, și 23 CV și mai mult. Fiecărei categorii îi corespunde un coeficient, și anume: 1, 1,9, 4,5, 5,3, 9,4, 14,1, 21,1, 31,7 și 47,6. Valoarea impozitului diferențiat rezultă din înmulțirea unui tarif de bază, votat anual de consiliile generale ale diferitelor departamente, cu coeficienții care corespund respectivei categorii de impozitare.

6 În temeiul legislației franceze, puterea nominală impozabilă se calculează în funcție de mai mulți factori. În primul rând, această putere depinde de natura carburantului folosit de vehicul, benzină sau motorină. În al doilea rând, aceasta depinde de capacitatea cilindrică a automobilului. Aceasta se împarte la un factor, denumit factorul K, care este egal cu „media vitezelor atinse teoretic de respectivul automobil la o mie de turații pe minut pentru fiecare dintre rapoartele cutiei de viteze”. Cu toate acestea, pentru vehiculele cu o putere reală care depășește 100 kW, factorul K are valoarea maximă 21. În ceea ce privește automobilele cu cutie automată de viteze, factorul K era, inițial, calculat pentru toate rapoartele acestei cutii de viteze. Totuși, începând cu circulara administrativă din aprilie 1983, în cazul în care o cutie automată presupune patru rapoarte, doar trei dintre acestea sunt luate în calcul. În al treilea rând, rezultatul împărțirii capacității cilindrice la factorul K se ridică la puterea 1,48.

7 Legea din 11 iulie 1985 a prevăzut că, în cadrul litigiilor în curs, proprietarii care au fost obligați să achite impozitul special și care au introdus o acțiune înainte de 9 mai 1985, data pronunțării Hotărârii Humblot (citată anterior), au dreptul la rambursarea diferenței dintre impozitul special și valoarea noului impozit diferențiat aplicabil vehiculelor din respectiva categorie. Cu toate acestea, domnul Feldain a susținut în continuare că are dreptul la rambursarea diferenței între valoarea impozitului special și cea a impozitului diferențiat aplicabil vehiculelor din categoria 12-16 CV. În opinia acestuia, noua lege încalcă și articolul 95 din tratat și trebuie, prin urmare, declarată inaplicabilă. În ceea ce o privește, administrația fiscală a considerat că rambursarea ar trebui limitată în modul prevăzut de noua lege.

8 În aceste condiții, Tribunal de grande instance din Mulhouse a adresat Curții întrebarea care viza să afle dacă

„articolul 95 din tratat interzice aplicarea, în cazul automobilelor care depășesc o anumită putere nominală impozabilă, a unui impozit diferențiat a cărui valoare crește în mod exponențial în funcție de puterea nominală impozabilă menționată anterior, definită ea însăși printr-o formulă care vizează aplicarea majorării exponențiale respective oricărui vehicul cu o anumită capacitate cilindrică și care nu este fabricat în Franța, unde nu se fabrică astfel de vehicule, spre deosebire de anumite state, în special din Comunitate”.

9 Pentru a-și explica întrebarea, instanța națională a subliniat, în motivele hotărârii sale de trimitere, aspectele în privința cărora legislația franceză ar putea fi incompatibilă cu articolul 95 din tratat. În primul rând, factorul de progresie al coeficienților multiplicatori, adică raportul care există între fiecare dintre acești coeficienți, devine exponențial dincolo de categoria de impozitare 12-16 CV, care este ultima care cuprinde automobilele fabricate în Franța. În al doilea rând, legislația include cinci puteri nominale impozabile, și anume cele cuprinse între 12 și 16 CV, într-o singură categorie de impozitare, în timp ce categoriile de impozitare superioare, care nu vizează decât automobilele importate, nu includ decât două sau trei puteri nominale. În al treilea rând, instanța națională atrage atenția asupra limitării parametrului K, care creează un efect discriminatoriu în defavoarea automobilelor importate. În al patrulea rând, aceasta consideră că modul de calcul al parametrului K pentru cutiile automate ar putea avea, de asemenea, un efect discriminatoriu.

10 În ceea ce privește prezentarea de observații de către reclamantul în acțiunea principală, de guvernul francez, de Guvernul Regatului Unit și de către Comisie, se face trimitere la raportul de ședință.

11 Cu titlu preliminar, trebuie amintit că, în Hotărârea din 9 mai 1985 (Humblot, citată anterior), Curtea a recunoscut că „la stadiul actual al dreptului comunitar, statele membre au în continuare libertatea de a aplica unor produse precum automobilele un sistem de taxe rutiere a căror valoare crește progresiv în funcție de un criteriu obiectiv”. Cu toate acestea, Curtea a precizat că un astfel de sistem de impozitare internă este „compatibil cu articolul 95 doar în măsura în care este scutit de orice efect discriminatoriu sau protector”. Curtea a considerat că acest lucru nu era valabil în cazul impozitului special, care genera „o impozitare mult mai importantă decât cea care ar rezulta din trecerea de la o categorie de automobile la alta în cadrul unui sistem de impozitare progresiv, care presupune diferențe echilibrate”.

12 Trebuie verificat dacă o legislație de tipul celei în cauză în fața instanței naționale respectă aceste principii.

13 În primul rând, trebuie constatat că factorul de progresie al coeficienților se situează între 1,2 și 2,4 pentru categoriile de impozitare mai mici de 16 CV, în timp ce acesta este de 1,5 pentru

categoriile de impozitare cu valori mai mari. Prin urmare, în progresia acestor coeficienți, nu există diferențe semnificative care să permită identificarea unui eventual efect discriminatoriu sau protector în favoarea automobilelor fabricate în Franța.

14 În al doilea rând, trebuie evidențiat faptul că legislația în cauză instituie, în general, categorii de impozitare care includ două sau trei puteri nominale impozabile. Singura excepție o reprezintă automobilele care au o putere nominală impozabilă cuprinsă între 12 și 16 CV, care intră într-o singură categorie de impozitare mult mai largă. Progresia normală a impozitării este astfel frânată pentru automobilele cu cea mai ridicată putere nominală impozabilă din respectiva categorie de impozitare. Rezultă din informațiile oferite Curții de către instanța națională în hotărârea sa de trimitere că categoria de impozitare cuprinsă între 12 și 16 CV este ultima în care sunt incluse automobile fabricate în Franța și că doar automobilele importate din alte state membre sunt incluse în categoriile de impozitare care depășesc 16 CV. O astfel de organizare a categoriilor de impozitare are drept consecință faptul că automobilelor de lux fabricate în Franța nu li se aplică progresia normală a impozitului. Prin urmare, aceasta prezintă un efect discriminatoriu sau protector în sensul articolului 95 din tratat în favoarea automobilelor fabricate în Franța.

15 În al treilea rând, în ceea ce privește modalitățile de calculare a puterii nominale impozabile a automobilelor, trebuie să se constate că, prin limitarea factorului K la o valoare maximă egală cu 21, pentru automobilele cu o putere reală care depășește 100 kW, legislația în cauză are ca efect atribuirea, pentru automobilele cu o cutie de viteze manuală și a căror capacitate cilindrică depășește 3 109,7 cm³, a unor puteri nominale impozabile care depășesc 16 CV. De altfel, în cazul în care factorul K este limitat, doar capacitatea cilindrică determină puterea nominală impozabilă. Capacitatea cilindrică fiind ridicată la puterea 1,48, orice creștere a capacității cilindrice are ca efect încadrarea acestor automobile în cele mai mari categorii de impozitare.

16 Reiese din informațiile oferite Curții de către reclamantul în acțiunea principală, care nu au fost contestate de guvernul francez, că niciun automobil fabricat în Franța nu are o capacitate cilindrică mai mare de 3 109,7 cm³. În aceste condiții, limitarea factorului K la valoarea de 21 are ca efect faptul că numai automobilele importate sunt incluse în categoriile superioare de impozitare, în timp ce, fără această limitare, acestor automobile li se atribuie puteri nominale impozabile mai mici. O astfel de limitare nu este justificată din motive legate de consumul de benzină. De fapt, nu există nicio diferență semnificativă din acest punct de vedere între automobilele cărora li se aplică limitarea factorului K și alte automobile comparabile cărora aceasta nu li se aplică. Prin urmare, trebuie constatat faptul că această modalitate de a stabili puterea nominală impozabilă nu prezintă un caracter obiectiv și duce la favorizarea automobilelor fabricate în Franța.

17 În al patrulea rând, în ceea ce privește modalitățile de calculare a factorului K pentru automobilele cu cutie de viteze automată, rezultă din dosar că legislația franceză a fost modificată pentru a ține seama de existența cutiilor de viteze automate cu patru rapoarte apărute mai târziu pe piață. Totuși, aceste modalități noi de calcul nu par să aibă vreun efect discriminatoriu sau protector în favoarea vehiculelor fabricate în Franța, acestea fiind afectate în aceeași măsură ca și vehiculele importate din alte state membre.

18 În aceste condiții, trebuie să se concluzioneze că modalitățile de calculare a impozitului diferențiat permit doar automobilelor importate din alte state membre să intre în categoriile fiscale supuse celor mai mari impozite, fără ca acest lucru să fie justificat de un criteriu obiectiv. Întrucât o astfel de situație îi determină pe proprietarii unor astfel de automobile să suporte un cost suplimentar, consumatorii sunt încurajați să cumpere mai degrabă automobile de lux fabricate în Franța decât automobile importate din alte state membre.

19 Având în vedere considerentele precedente, trebuie să se răspundă că un sistem de taxe rutiere care, pe de o parte, prin stabilirea unei categorii de impozitare care include mai multe puteri nominale impozabile decât altele, frânează progresia normală a impozitului în favoarea automobilelor de lux de fabricație națională și, pe de altă parte, presupune modalități de a calcula puteri nominale impozabile care sunt defavorabile automobilelor importate din alte state membre, are un efect discriminatoriu sau protector în sensul articolului 95 din tratat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

20 Cheltuielile efectuate de guvernul francez, de 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 din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebarea care i-a fost adresată de Tribunal de grande instance din Mulhouse, prin Hotărârea din 19 decembrie 1985, declară:

Un sistem de rutiere care, pe de o parte, prin stabilirea unei categorii de impozitare care presupune mai multe puteri nominale impozabile decât altele, frânează progresia normală a impozitului în favoarea automobilelor de lux de fabricație națională și, pe de altă parte, presupune modalități de a calcula puteri nominale impozabile care sunt defavorabile automobilelor importate din alte state membre, are un efect discriminatoriu sau protector în sensul articolului 95 din tratat.

Due	O'Higgins	Schockweiler	Bosco	
		Everling	Bahlmann	Joliet

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 17 septembrie 1987.

Grefier
P. Heim

Îndeplinind funcția de președinte
T. F. O'Higgins
Președintele Camerei a doua