

Kohtuasi 433/85

[...]

Tribunal de grande instance de Mulhouse'i eelotsusetaotlus

Artikkel 95 – Mootorsõidukitele kohaldatav astmeline maks

[...]

EUROOPA KOHTU OTSUS

17. september 1987*

Kohtuasjas 433/85,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel esitatud Tribunal de grande instance de Mulhouse'i (piirkondlik kohus) taotlus, millega soovitakse saada nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

Jacques Feldain, äriühingu direktor, elukoht Mulhouse (Prantsusmaa),

ja

Directeur des services fiscaux du département du Haut-Rhin, Colmar (Prantsusmaa),

eelotsust EMÜ asutamislepingu artikli 95 tõlgendamise kohta,

EUROOPA KOHUS,

koosseisus: teise koja esimees presidendi ülesannetes T. F. O' Higgins, esimese koja esimees F. Schockweiler, kohtunikud G. Bosco, O. Due, U. Everling, K. Bahlmann ja R. Joliet,

kohtujurist: J. Mischo,

kohtusekretär: ametnik B. Pastor,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

põhikohtuasja hageja Jacques Feldain, esindaja: *avocat* Y. Canus,

Prantsuse Vabariigi valitsus, esindajad: P. Pouzoulet ja ekspert Y. Souchet,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: C. S. Kerse,

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindaja J. F. Bühl,

arvestades kohtuistungil ettekannet ja 26. veebruaril 1987 toimunud suulist arutelu,

olles kuulunud 16. juuni 1987. aasta kohtuistungil ära kohtujuristi arvamuse,

on teinud järgmise

otsuse

1. Oma 19. detsembri 1985. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 30. detsembril 1985, esitas Tribunal de grande instance de Mulhouse (piirkondlik kohus) EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse EMÜ asutamislepingu artikli 95 tõlgendamise kohta.

2. See küsimus tõusetus Jacques Feldain'i ja maksuameti (directeur général des impôts) vahelises kohtumenetluses. Hr Feldain, kellele kuulub auto, mille maksustatav võimsus (*puissance fiscale*) ületab 16 hj, oli kohustatud maksma code général des impôts' (maksukoodeks) artikli 1007 alusel selliste sõidukite suhtes kehtestatud erimaksu. Nimetatud erimaks oli kehtestatud fikseeritud määraga ja maksusumma oli märkimisväärselt suurem astmelisest maksust, mida kohaldatakse sõidukite suhtes, mille maksustatav võimsus on väiksem kui 16 hj.

3. Hr Feldain esitas 5. septembril 1984 taotluse, milles nõudis, et talle makstaks tagasi tema poolt aastate 1983 ja 1984 eest maksmisele kuulunud erimaksu ja sõidukite, mille maksustatav võimsus on vahemikus 12–16 hj, suhtes kehtestatud astmelise maksu vahe. Kuna hr Feldain'i taotlus jäeti rahuldamata, algatas ta 20. novembril 1984 menetluse Mulhouse'i tribunal de grande instance'is.

4. Oma 9. mai 1985. aasta otsuses (kohtuasi 112/84: Humblot, EKL 1985, lk 1367, 1375) osutas Euroopa Kohus, et EMÜ asutamislepingu artikkel 95 keelab kohaldada sõidukite suhtes, mille maksustatav võimsus ületab teatud väärtust, fikseeritud määraga erimaksu, mille summa on mitmeid kordi suurem väiksema maksustatava võimsusega sõidukite puhul tasumisele kuuluva astmelise maksu suurimast summast, kui erimaksu kohaldatakse ainult imporditud (iseäranis teistest liikmesriikidest imporditud) sõidukite suhtes.

5. 11. juulil 1985 ehk enne, kui Mulhouse'i tribunal de grande instance jõudis oma otsuse tegemiseni, võeti vastu seadus nr 85/695 (Journal officiel de la République Française, 12.7.1985, lk 7855), millega erimaks tühistati ja asendati astmelise maksuga. Selle seadusega kehtestati üheksa maksustava võimsuse kategooriat ehk kuni 4 hj, 5–7 hj, 8 ja 9 hj, 10 ja 11 hj, 12–16 hj, 17 ja 18 hj, 19 ja 20 hj, 21 ja 22 hj, ning alates 23 hj. Igale maksustatava võimsuse kategooriale vastab teatud koefitsient, milleks on 1; 1,9; 4,5; 5,3; 9,4; 14,1; 21,1; 31,7 ja 47,6. Astmelise maksu summa arvutamiseks korrutatakse põhimaksusumma, mille igal aastal kehtestavad erinevate departemangude volikogud (conseils généraux), antud kategooriale kohaldatava koefitsiendiga.

6. Prantsusmaa vastavate õigusnormide kohaselt arvutatakse maksustatav võimsus mitmete tegurite alusel. Kõigepealt sõltub maksustatav võimsus sellest, kas sõiduk kasutab bensiini või diislikütust. Teiseks sõltub maksustatav võimsus sõiduki silindrimahust. Silindrimaht jagatakse nn K-teguriga, mis võrdub “nende kiiruste keskmisega, mille asjaomane sõiduk võiks teoreetiliselt saavutada, kui mootor töötab kiirusel 1000 pööret minutis erinevate ülekandearvude puhul”. Samas on nende sõidukite puhul, mille mootori tegelik võimsus ületab 100 kW, K-teguri piirsuuruseks kehtestatud 21. Automaatkäigukastiga sõidukite puhul on K-tegur kõikide ülekandearvude puhul välja arvutatud. 1983. aasta aprillis avaldatud haldusalases ringkirjas sätestati aga, et kui automaatkäigukastil on neli ülekandearvu, siis tuleb neist arvesse võtta ainult kolme. Kolmandaks astendatakse silindrimahu ja K-teguri jagatis 1,48ga.

7. 11. juuli 1985. aasta seaduses sätestati, et menetluses olevate vaidluste korral on neil autoomanikel, kes olid kohustatud maksma erimaksu ja kes olid menetluse algatanud enne 9. maid 1985, mil avalikustati eespool osundatud otsus Humblot' kohtuasjas, õigus saada tagasi erimaksu summa ja asjaomase sõidukikategooria suhtes kohaldatava uue astmelise maksu summa vahe. Hr Feldain väitis sellegipoolest, et tal on õigus saada tagasi erimaksu summa ja sõidukite suhtes, mille maksustatav võimsus on vahemikus 12–16 hj, kohaldatava astmelise maksu summa vahe. Hr Feldain'i hinnangul on ka uus seadus vastuolus asutamislepingu artikliga 95, mistõttu see seadus tuleks tunnistada kohaldamatuks. Maksuamet on aga seisukohal, et tagasimakse peab piirduma uues seaduses ette nähtud summaga.

8. Nende asjaolude tõttu esitas Mulhouse'i tribunal de grande instance Euroopa Kohtule järgmise küsimuse:

“Kas Rooma lepingu artikkel 95 keelab kehtestada mootorsõidukite suhtes, mille maksustatav võimsus ületab teatud piirväärtust, erimaksu, mille summa suureneb astmeliselt koos maksustatava võimsuse suurenemisega, kui see võimsus arvutatakse valemi alusel, mille kohaselt taolist astmelist suurenemist kohaldatakse kõikide teatud silindrimahuga sõidukite suhtes, ja kui selliseid sõidukeid toodetakse teatud teistes riikides, iseäranis ühenduse liikmesriikides, mitte Prantsusmaal?”

9. Oma küsimuse selgitamiseks juhtis eelotsusetaotluse esitanud kohus oma otsuse põhjendustes tähelepanu nendele Prantsusmaa õigusnormidele, mis võivad olla vastuolus asutamislepingu artikliga 95. Esiteks on koefitsientide progressioon (s.t järjestikuste koefitsientide vaheline suhe) selline, et koefitsient mitmekordistub pärast maksukategooriat 12–16 hj, kusjuures see on viimane kategooria, mille alla kuuluvad Prantsusmaal toodetavad sõidukid. Teiseks on vaidlustatud õigusnormidega viis võimsusnäitajat ehk 12–16 hj paigutatud ühte maksukategooriasse, samas kui kõrgemad maksukategooriad, mida kohaldatakse ainult imporditud sõidukite suhtes, hõlmavad ainult kahte või kolme võimsusnäitajat. Kolmandaks juhib eelotsusetaotluse esitanud kohus tähelepanu K-teguri piiramisele, millest tuleneb diskrimineerimine imporditud sõidukite osas. Neljandaks võib eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates ka viis, kuidas K-tegur arvutati välja automaatkäigukastidega sõidukitele, omada diskrimineerivat mõju.

10. Põhikohtuasja hageja, Prantsuse valitsuse, Ühendkuningriigi valitsuse ja komisjoni märkused on toodud kohtuistungis ettekandes.

11. Kõigepealt tuleb meenutada, et eespool osundatud 9. mai 1985. aasta otsuses Humblot' kohtuasjas märkis Euroopa Kohus, et ühenduse õiguse praeguses staadiumis on liikmesriikidel õigus kohaldada selliste toodete nagu autode suhtes sõidukimaksusüsteemi, milles maksusumma kasvab progresseeruvalt sõltuvalt teatud objektiivsest kriteeriumist. Samas otsustas Euroopa Kohus, et selline siseriiklik maksusüsteem on artikliga 95 kooskõlas ainult siis, kui sellel ei ole mingit diskrimineerivat ega proteksionistlikku mõju. Euroopa Kohus märkis oma otsuses, et see tingimus ei ole täidetud erimaksu puhul, kui sellest tulenev maksukohustus on oluliselt suurem võrreldes maksuga, mida makstakse erinevate sõidukikategooriate lõikes tasakaalustatult progresseeruva maksusüsteemi raames.

12. Tuleb hinnata, kas eelotsusetaotluse esitanud kohtus vaidlustatud õigusnormid vastavad kirjeldatud põhimõtetele.

13. Kõigepealt tuleb märkida, et väiksema kui 16 hj võimsusega sõidukite puhul on koefitsientide progressioonitegur 1,2–2,4, ent kõrgemate maksukategooriate puhul on see 1,5. Seega ei ilmne koefitsientide progressioonist mingit märkimisväärset erinevust, mille põhjal võiks otsustada, et tegemist on diskrimineeriva või proteksionistliku süsteemiga, millega eelistatakse Prantsusmaal toodetud sõidukeid.

14. Teiseks hõlmab kõnealuste õigusaktide kohaselt enamik maksukategooriaid kahte või kolme maksustatavat võimsust. Ainukeseks erandiks on maksustatava võimsusega 12–16 hj sõidukid, mis kuuluvad ühe, märksa ulatuslikuma maksukategooria alla. Seega on maksu tavapärane progressioon aeglustunud sellesse kategooriasse kuuluvate sõidukite puhul, millel on suurim maksustatav võimsus. Eelotsusetaotluses sisalduvast teabest ilmneb, et maksustatava võimsusega 12–16 hj sõidukite suhtes kohaldatav maksukategooria on viimane kategooria, mille alla kuuluvad Prantsusmaal toodetavad sõidukid, ja et suurem võimsus on ainult teistest liikmesriikidest imporditavatel sõidukitel. Sellest maksukategooriate süsteemist ilmneb, et Prantsusmaal toodetavad tippklassi sõidukid on kaitstud maksu tavapärase progressiooni eest. Seega on tegemist diskrimineeriva või proteksionistliku süsteemiga asutamislepingu artikli 95 mõistes, millega eelistatakse Prantsusmaal toodetavaid sõidukeid.

15. Kolmandaks tuleb mootorsõidukite maksustatava võimsuse arvutamise meetodi suhtes märkida, et kuna vaidlustatud õigusnormides on sõidukite suhtes, mille tegelik mootori võimsus ületab 100 kW, K-teguri piirväärtuseks kehtestatud 21, siis sellest tuleneb, et manuaalkäigukastiga sõidukite puhul, mille silindrimaht ületab 3109,7 kuupsentimeetrit, saadakse tulemuseks 16 hj ületav maksustatav võimsus. Lisaks tuleneb K-teguri piiramisest, et maksustatav võimsus määratakse kindlaks ainult silindrimahu alusel. Kuna silindrimaht astendatakse 1,48ga, siis silindrimahu igasuguse kasvu korral kuuluvad vastavad sõidukid kõrgeimate maksukategooriate alla.

16. Põhikohtuasja hageja poolt Euroopa Kohtule antud teabest, mida Prantsuse valitsus ei ole vaidlustanud, ilmneb, ühegi Prantsusmaal toodetava sõiduki silindrimaht ei ületa 3109,7 kuupsentimeetrit. Seega tuleneb asjaolust, et K-teguri piirväärtus on kehtestatud tasemel 21, see, et kõrgeimate maksukategooriate alla kuuluvad ainult imporditud sõidukid, samas kui ilma nimetatud piiranguta oleks nende sõidukite maksustatav võimsus

väiksem. Seda piirangut ei saa õigustada kütusetarbimisega seotud kaalutlustega. Selles osas ei ole mingeid märkimisväärseid erinevusi sõidukite, mille puhul K-tegur on piiratud, ja teiste võrreldavate sõidukite, mida piirang ei mõjuta, vahel. Seetõttu tuleb otsustada, et maksustatava võimsuse kindlaksmääramise meetod ei ole olemuslikult objektiivne ja sellega eelistatakse Prantsusmaal toodetavaid sõidukeid.

17. Neljandaks tuleb automaatkäigukastiga varustatud sõidukitele K-teguri arvutamise meetodiga seoses märkida, et Euroopa Kohtule esitatud dokumentide kohaselt muudeti asjaomaseid Prantsusmaa õigusnorme eesmärgiga võtta arvesse nelja ülekandearvuga automaatkäigukastide tootmist, mis varsti pärast seda turule tulid. Samas ei ilmne neist uutest arvutusmeetoditest mingit diskrimineerivat ega proteksionistlikku mõju, mille tulemuseks oleks Prantsusmaal toodetavate sõidukite eelistamine, sest need meetodid mõjutavad ühetaoliselt nii Prantsusmaal toodetavaid kui teistest liikmesriikidest imporditud sõidukeid.

18. Eeltoodust tuleneb, et tegemist on sellise erimaksu arvutamise meetodiga, mille kohaselt ainult teistest liikmesriikidest imporditud sõidukid paigutatakse kategooriasse, millest tulenev maksukoormus on kõige suurem, ent selline klassifitseerimine ei põhine mingil objektiivsel kriteeriumil. Kuna sellise olukorra tõttu on imporditud sõidukite omanikud kohustatud kandma suuremaid kulusid, sunnitakse tarbijaid eelistama Prantsusmaal toodetavaid tippklassi sõidukeid teistest liikmesriikidest imporditud sõidukitele.

19. Eeltoodut arvestades tuleb otsustada, et sellise sõidukimaksusüsteemi näol, milles üks maksukategooria hõlmab teiste maksukategooriatega võrreldes rohkem maksustatavaid võimsusi, mille tulemusena maksu tavapärase progressioon pidurdub ja seetõttu antakse eelis kodumaal toodetavatele tippklassi sõidukitele ning milles maksustatava võimsuse arvutamisel kasutatakse meetodit, mis seab teistest liikmesriikidest imporditud sõidukid ebasoodsamasse olukorda, on tegemist diskrimineeriva või proteksionistliku süsteemiga asutamislepingu artikli 95 mõistes.

Kohtukulud

20. Euroopa Kohtule märkusi esitanud Prantsuse valitsuse, Ühendkuningriigi valitsuse ja Euroopa Ühenduste Komisjoni kulusid ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotamise siseriiklik kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

EUROOPA KOHUS,

vastates talle Mulhouse'i tribunal de grande instance'i 19. detsembri 1985. aasta otsusega esitatud küsimusele, otsustab:

Sõidukimaksusüsteemi näol, milles üks maksukategooria hõlmab teiste maksukategooriatega võrreldes rohkem maksustatavaid võimsusi, mille tulemusena

maksu tavapärase progressioon pidurdub ja seetõttu antakse eelis kodumaal toodetavatele tippklassi sõidukitele ning milles maksustatava võimsuse arvutamisel kasutatakse meetodit, mis seab teistest liikmesriikidest imporditud sõidukid ebasoodsamasse olukorda, on tegemist diskrimineeriva või proteksionistliku süsteemiga asutamislepingu artikli 95 mõistes.

O' Higgins

Schockweiler

Bosco

Due

Everling

Bahlmann

Joliet

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 17. septembril 1987. aastal Luxembourgis.

Kohtusekretär

Teise koja esimees presidendi ülesannetes

P. Heim

T. F. O' Higgins