

PRESUDA SUDA

17. rujna 1987.(*)

„Članak 95. – Diferencijalno oporezivanje motornih vozila”

U predmetu 433/85,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u, koji je uputio Tribunal de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu, Francuska), u postupku koji se vodi pred tim sudom između

Jacquesa Feldaina, direktora društva, s prebivalištem u Mulhouseu (Francuska)

i

Directeur des services fiscaux du département du Haut-Rhin (ravnatelj porezne inspekcije departmana Gornja Rajna), Colmar, Francuska,

o tumačenju članka 95. Ugovora o EEZ-u,

SUD,

u sastavu: T. F. O’Higgins, predsjednik drugog vijeća, u svojstvu predsjednika, F. Schockweiler, predsjednik prvog vijeća, G. Bosco, O. Due, U. Everling, K. Bahlmann i R. Joliet, suci,

nezavisni odvjetnik: J. Mischo,

tajnik: B. Pastor, administratorica,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Jacquesa Feldaina, tužitelja u glavnom postupku, Y. Canus, *avocat*,
- za francusku vladu, P. Pouzoulet, u svojstvu agenta, i Y. Souchet, u svojstvu stručnjaka,
- za vladu Ujedinjene Kraljevine, C. S. Kerse, u svojstvu agenta,
- za Komisiju Europskih zajednica, J. F. Bühl, u svojstvu agenta,

uzimajući u obzir izvještaj za raspravu i nakon usmenog postupka održanog 26. veljače 1987.,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 16. lipnja 1987.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Presudom od 19. prosinca 1985., koju je Sud zaprimio 30. prosinca 1985., Tribunal de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu) uputio je Sudu na temelju članka 177. Ugovora o EEZ-u zahtjev za prethodnu odluku o tumačenju članka 95. Ugovora.
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Jacquesa Feldaina i directeura general des impôts (glavni direktor za poreze). J. Feldain, vlasnik automobila čija je snaga za potrebe oporezivanja svrstana u kategoriju iznad 16 KS morao je platiti posebni porez koji se naplaćuje na takva vozila na temelju članka 1007. Code général des impôts (Opći porezni zakon). Porez je obračunan po paušalnoj stopi, a njegov je iznos bio znatno veći od iznosa diferencijalnog poreza koji se primjenjuje na vozila čija je snaga za potrebe oporezivanja svrstana u kategoriju ispod 16 KS.
- 3 J. Feldain zatražio je 5. rujna 1984. nadoknadu razlike između iznosa posebnog poreza koji je morao platiti za 1983. i 1984. i iznosa diferencijalnog poreza koji se primjenjuje na vozila u poreznom razredu između 12 i 16 KS. Njegov je zahtjev odbijen te je 20. studenoga 1984. podnio tužbu Tribunalu de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu).
- 4 Presudom od 9. svibnja 1985. (Humblot, C-112/84, Zb., str. 1375.), Sud je presudio da se „člankom 95. Ugovora o EEZ-u zabranjuje naplata posebnog fiksnog poreza na automobile koji prekoračuju određenu poreznu kategoriju čiji je iznos nekoliko puta veći od najvećeg iznosa progresivnog poreza koji se plaća za automobile svrstane u nižu poreznu kategoriju snage ako tom posebnom porezu podliježu samo automobili koji se uvoze, i to osobito iz drugih država članica” [neslužbeni prijevod].
- 5 Jedanaestog srpnja 1985., prije nego što je Tribunal de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu) donio presudu, donesen je Zakon br. 85/695 (Službeni list Republike Francuske *JORF* od 12. srpnja 1985., str. 7855.), kojim je posebni porez ukinut i zamijenjen diferencijalnim porezom. U skladu s tim zakonom stvoreno je devet poreznih razreda, i to: do 4 KS, od 5 do 7 KS, 8 i 9 KS, 10 i 11 KS, od 12 do 16 KS, 17 i 18 KS, 19 i 20 KS, 21 i 22 KS te 23 KS i više. Za svaki od navedenih razreda određen je koeficijent, i to: 1; 1,9; 4,5; 5,3; 9,4; 14,1; 21,1; 31,7 i 47,6. Iznos diferencijalnog poreza dobije se množenjem osnovnog poreza, koji svake godine određuju *conseils généraux* različitih departmana, koeficijentom koji odgovara određenoj poreznoj kategoriji.
- 6 U skladu s francuskim pravnim propisima, porezna kategorija snage izračunava se na temelju nekoliko elemenata. Kao prvo, kategorija snage ovisi o tome upotrebljava li vozilo benzin ili dizelsko gorivo. Kao drugo, povezana je sa zapreminom cilindra vozila. Zapremina cilindra dijeli se faktorom koji se naziva faktor K i koji je jednak „prosječnoj brzini koje bi vozilo teoretski postiglo pri brzini obrtanja motora od 1000 okretaja u minuti za svaki prijenosni omjer mjenjača”. Međutim, za vozila čija stvarna snaga prekoračuje 100 kW, faktor K može iznositi najviše 21. Za vozila s automatskim mjenjačem faktor K izvorno se računao za sve omjere mjenjača. No od objave upravne

okružnice u travnju 1983. za automatske mjenjače koji imaju četiri stupnja prijenosa u obzir se uzimaju samo tri stupnja. Kao treće, rezultat dijeljenja zapremine cilindra faktorom K podignut je na potenciju 1,48.

- 7 Zakonom od 11. srpnja 1985. predviđeno je da u sporovima koji su u tijeku vlasnici koji su morali platiti posebni porez te su zbog toga pokrenuli postupak prije 9. svibnja 1985., datuma gore navedene presude Humblot, imaju pravo na nadoknadu razlike između posebnog poreza i iznosa novog diferencijalnog poreza koji se primjenjuje na vozila određenog tipa. Bez obzira na to J. Feldain ustvrdio je da ima pravo na povrat razlike između iznosa posebnog poreza i diferencijalnog poreza za vozila u razredu između 12 i 16 KS. Po njegovu mišljenju i novim je zakonom povrijeđen članak 95. Ugovora te ga stoga treba proglasiti neprimjenjivim. Po mišljenju poreznih tijela nadoknada bi se trebala ograničiti na način propisan novim zakonom.
- 8 U tim okolnostima Tribunal de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu) uputio je Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Branili se člankom 95. Ugovora nametanje diferencijalnog poreza na motorna vozila koja prekoračuju određenu poreznu kategoriju snage, koji se povećava eksponencijalno u skladu s tom kategorizacijom, ako se do kategorija dolazi na temelju formule čiji je učinak takav da se navedeno eksponencijalno povećanje odnosi na sva vozila određena zapreminom cilindra, a takva se vozila ne proizvode u Francuskoj nego u pojedinim drugim državama, i to osobito državama članicama Zajednice?”
- 9 Kako bi pojasnio svoje pitanje nacionalni je sud u obrazloženju presude istaknuo točke po kojima bi francuski propisi mogli biti neusklađeni s člankom 95. Ugovora. Kao prvo, progresija koeficijenta za množenje, odnosno odnos između pojedinačnih koeficijenata, postaje eksponencijalna nakon poreznog razreda između 12 i 16 KS, a to je posljednji razred koji obuhvaća vozila proizvedena u Francuskoj. Kao drugo, tim se propisima pet kategorija snage, a to su one između 12 i 16 KS, stavlja u jedan porezni razred, dok viši porezni razredi, u koje ulaze samo uvezena vozila, obuhvaćaju samo dvije ili tri kategorije snage. Kao treće, nacionalni sud upozorava na ograničenje faktora K, koje dovodi do diskriminacije uvezenih vozila. Kao četvrto, on smatra da bi način izračuna faktora K za automatske mjenjače također mogao imati diskriminirajući učinak.
- 10 Za prikaz očitovanja koja su Sudu podnijeli tužitelj u glavnom postupku, francuska vlada, vlada Ujedinjene Kraljevine i Komisija upućuje se na izvještaj za raspravu.
- 11 Na početku treba napomenuti da je u gore navedenoj presudi Humblot od 9. svibnja 1985. Sud priznao da „u skladu sa sadašnjim stanjem prava Zajednice države članice imaju slobodu nametnuti proizvodima kao što su automobili poreze na vozila čiji se iznos progresivno povećava ovisno o objektivnom kriteriju” [neslužbeni prijevod]. Sud je, međutim, pojasnio da je takav sustav nacionalnog oporezivanja „usklađen s člankom 95. samo ako nema ni diskriminirajući ni zaštitni učinak” [neslužbeni prijevod]. Sud je presudio da to nije tako kada je riječ o obvezama na temelju posebnog poreza koje podrazumijevaju „mnogo veće povećanje poreza nego što je slučaj u prijelazu iz jedne u drugu kategoriju automobila u sustavu uravnoteženog progresivnog oporezivanja” [neslužbeni prijevod].

- 12 Potrebno je utvrditi jesu li propisi koji se osporavaju pred nacionalnim sudom u skladu s tim načelima.
- 13 Kao prvo, faktor progresije koeficijenata iznosi između 1,2 i 1,4 za porezne razrede ispod 16 KS, dok za više porezne razrede iznosi 1,5. Stoga u progresiji koeficijenata nema znatne razlike koja bi navela na zaključak da postoji diskriminirajući ili zaštitni učinak u korist automobila proizvedenih u Francuskoj.
- 14 Kao drugo, propisima o kojima je riječ u ovom predmetu uglavnom su stvoreni porezni razredi koji obuhvaćaju dvije ili tri porezne kategorije snage. Jedina iznimka odnosi se na vozila čija je snaga između 12 i 16 KS, koja ulaze u jedan, mnogo širi porezni razred. Normalna progresija poreza stoga se provjerava za automobile u tom poreznom razredu koji imaju najvišu snagu. Iz podataka koje je nacionalni sud naveo u presudi kojom je uputio zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je razred između 12 i 16 KS posljednji porezni razred koji uključuje vozila proizvedena u Francuskoj i da u porezne razrede iznad 16 KS ulaze samo vozila uvezena iz drugih država članica. Kao posljedica takve raspodjele poreznih razreda, najviša klasa automobila francuske proizvodnje zaštićena je od normalne porezne progresije. Stoga ona ima diskriminirajući ili zaštitni učinak u smislu članka 95. Ugovora, u korist automobila proizvedenih u Francuskoj.
- 15 Kao treće, što se tiče metode izračuna porezne kategorije snage motornih vozila, zbog ograničenja faktora K na najviše 21 za vozila čija stvarna snaga prekoračuje 100 kW, predmetnim propisima automobili s ručnim mjenjačem i zapreminom cilindra većom od $3109,7 \text{ cm}^3$ svrstavaju se u kategoriju snage iznad 16 KS. Osim toga, kada je faktor K ograničen, porezna kategorija snage određuje se samo na temelju zapremine cilindra. Budući da se zapremina cilindra podiže na potenciju 1,48, svako povećanje zapremine cilindra svrstava te automobile u najviše porezne razrede.
- 16 Iz podataka koje je Sudu podnio tužitelj u glavnom postupku, a koje francuska vlada nije osporila, proizlazi da nijedan automobil proizveden u Francuskoj nema kapacitet cilindra veći od $3109,7 \text{ cm}^3$. Stoga se, kao posljedica ograničenja faktora K na 21, samo uvezena vozila svrstavaju u više porezne razrede, dok bi bez tog ograničenja, ta vozila bila raspoređena u niže porezne kategorije snage. To ograničenje ne može se opravdati razlozima povezanim s potrošnjom goriva. U tom pogledu nema znatne razlike između vozila koja podliježu ograničenju faktora K i drugih usporedivih automobila koji ne podliježu tom ograničenju. Slijedom toga valja smatrati da ta metoda određivanja porezne kategorije snage nije objektivna te da stavlja u povlašten položaj automobile proizvedene u Francuskoj.
- 17 Kao četvrto, što se tiče metode izračuna faktora K za automobile s automatskim mjenjačem, iz spisa proizlazi da su francuski propisi izmijenjeni kako bi se uzelo u obzir uvođenje automatskih mjenjača s četiri stupnja prijenosa, koji su se naknadno pojavili na tržištu. Međutim, te nove metode izračuna nemaju diskriminirajući ili zaštitni učinak u korist vozila proizvedenih u Francuskoj, jer se one na ta vozila primjenjuju u jednakoj mjeri kao i na vozila uvezena iz drugih država članica.
- 18 U tim okolnostima valja zaključiti da su metode izračuna diferencijalnog poreza takve da su u kategorije s najvišim porezima svrstani samo automobili uvezeni iz drugih država članica, a da za to nema opravdanja utemeljenog na objektivnom kriteriju. Budući da vlasnici tih vozila zbog toga snose veće troškove, potrošači se potiču da kupuju

automobile najviše klase proizvedene u Francuskoj, a ne automobile uvezene iz drugih država članica.

- 19 Imajući u vidu navedena razmatranja valja odgovoriti da sustav poreza na vozila u kojem jedan porezni razred obuhvaća više poreznih kategorija snage od drugih, što dovodi do ograničenja normalne progresije poreza na način da se domaće automobile najviše klase stavlja u povoljniji položaj, i u kojem se porezna kategorija snage izračunava na način kojim se vozila uvezena iz drugih država članica stavljaju u nepovoljniji položaj, ima diskriminirajući ili zaštitni učinak u smislu članka 95. Ugovora.

Troškovi

- 20 Troškovi podnošenja očitovanja Sudu koje su imale francuska vlada, Ujedinjena Kraljevina i Komisija Europskih zajednica ne nadoknađuju se. Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog,

SUD,

odlučujući o pitanju koje mu je Tribunal de grande instance de Mulhouse (Regionalni sud u Mulhouseu) uputio presudom od 19. prosinca 1985., odlučuje:

Sustav poreza na vozila u kojem jedan porezni razred obuhvaća više poreznih kategorija snage od drugih, što dovodi do ograničenja normalne progresije poreza na način da se domaće automobile najviše klase stavlja u povoljniji položaj, i u kojem se porezna kategorija izračunava na način kojim se vozila uvezena iz drugih država članica stavljaju u nepovoljniji položaj, ima diskriminirajući ili zaštitni učinak u smislu članka 95. Ugovora.

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourggu 17. rujna 1987.

[Potpisi]

* Jezik postupka: francuski