ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 16ης Φεβρουαρίου 1977 *

Στην υπόθεση 20/76,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του FINANZGERICHT BADEN-WÜRTTEMBERG-AUSSENSENATE STUTTGART προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Schöttle & Söhne OHG, Oberkollwangen,

και

Finanzamt Freudenstadt,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους H. Kutscher, πρόεδρο, P. Pescatore, πρόεδρο τμήματος, J. Mertens de Wilmars, M. Sørensen, A. J. Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe και A. Touffait, δικαστές

γενικός εισαγγελέας: F. Capotorti
γραμματέας: A. Van Houtte

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

Απόφαση

(το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

1 Με Διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 1975, που περιήλθε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Φεβρουαρίου 1976, το FINANZGERICHT BADEN-WÜRTTEMBERG υπέβαλε διάφορα ερωτήματα, βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95, παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΟΚ κατά το οποίο «κανένα κράτος μέλος... δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους... ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν... τα ομοειδή εθνικά προϊόντα».

2 Αυτά τα ερωτήματα ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ μιας γερμανικής επιχείρησης που εισάγει χαλίκι από τη Γαλλία και του FINANZAMT FREUDENSTADT. Πρόκειται για το ζήτημα κατά πόσο ο γερμανικός φόρος στην οδική διακίνηση των εμπορευμάτων είναι σύμφωνος με το άρθρο 95, παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΟΚ, δεδομένου ότι υπήρξε υποχρέωση καταβολής του για την καθ' όλα ομοειδή μεταφορά γαλλικών προϊόντων, ενώ η μεταφορά των εγχώριων προϊόντων ήταν απαλλαγμένη φόρου.

3 Ενδείκνυται να αναφερθούν τα κύρια χαρακτηριστικά του νόμου για τη φορολογία της οδικής διακίνησης των εμπορευμάτων.

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

4 Η φορολογία της οδικής διακίνησης των εμπορευμάτων ανήκε σε μία δέσμη μέτρων που αποφασίστηκε το 1968 για να διασφαλίσει το συντονισμό των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Σ' αυτό το πλαίσιο ο εν λόγω φόρος απέβλεπε στο να κατευθύνει τις μεταφορές μακράς αποστάσεως προς το σιδηρόδρομο και την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Αυτό είχε σαν συνέπεια οι μεταφορές εμπορευμάτων κοντινής αποστάσεως, που λογικά δεν είναι δυνατό να μη γίνονται οδικώς, να εξαιρεθούν από τη φορολογία.

5 Ο εν λόγω νόμος παραπέμπει χάριν της εφαρμογής του στους ορισμούς των εννοιών της μεταφοράς μακράς και κοντινής αποστάσεως που περιέχονται στο «GÜTERKRAFTVERKEHRSGESETZ» (νόμος για τη μεταφορά εμπορευμάτων με αυτοκίνητο) (BGBl. 1952, I, σ. 697 επ.). Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του

«GÜTERKRAFTVERKEHRSGESETZ» μεταφορά κοντινής αποστάσεως είναι κάθε μεταφορά αγαθών με αυτοκίνητο όχημα για λογαριασμό τρίτου μέσα στα όρια περιφέρειας κοινότητας ή στην «άμεση» ζώνη. Η εν λόγω ζώνη είναι η περιοχή που περιλαμβάνεται σε περίμετρο ακτίνας πενήντα χιλιομέτρων που υπολογίζεται σε ευθεία γραμμή από το κέντρο της κοινότητας, όπου βρίσκεται ο σταθμός του φορτηγού (ORTSMITTELPUNKTE) και περιλαμβάνει την περιφέρεια κάθε κοινότητας το κέντρο της οποίας βρίσκεται μέσα απ' αυτή την περίμετρο. Αν μια κοινοτική περιφέρεια έχει περισσότερα κέντρα, τότε η εν λόγω ζώνη καλύπτει την περιοχή που περιλαμβάνεται σε κύκλο ακτίνας πενήντα χιλιομέτρων από κάθε κέντρο κατά τρόπο ώστε η έκταση των ζωνών αυτών να ποικίλλει κατά μέγεθος.

6 Ως τόπος του σταθμού αυτοκινήτου οχήματος με ξένο αριθμό κυκλοφορίας λογίζεται η μεθοριακή κοινότητα της διελεύσεως των συνόρων (παράγραφος 6Β του «GÜTERKRAFTVERKEHRSGESETZ», όπως τροποποιήθηκε από το «VIERTES GESETZ ZUR ÄNDERUNG DES GÜTERKRAFTVERKEHRSGESETZES, BGBl. 1961, I, σ. 1157 επ.).

7 Μεταφορά μακράς αποστάσεως αποτελεί κάθε μεταφορά αγαθών με αυτοκίνητο όχημα πέρα από τα όρια της άμεσης ζώνης ή που εξέρχεται από τη ζώνη αυτή.

8 Ο φόρος υπολογίζεται ανάλογα με το βάρος του εμπορεύματος και την απόσταση που διανύεται, ενώ στην περίπτωση μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό ο φορολογικός συντελεστής αυξάνεται προοδευτικά ανάλογα με το βάρος.

9 Κατά το νόμο για τη φορολογία της οδικής διακίνησης εμπορευμάτων υπόκεινται στο φόρο η μεταφορά εμπορευμάτων σε μακρυνή απόσταση, καθώς και η διεθνής μεταφορά σε κοντινή απόσταση: εξαιρούνται, εντούτοις, από το φόρο οι διεθνείς μεταφορές, όταν ο τόπος φορτώσεως ή εκφορτώσεως βρίσκεται εντός της άμεσης ζώνης της μεθοριακής κοινότητας. Συνεπώς, μια διεθνής μεταφορά αντιμετωπίζεται σαν εσωτερική μεταφορά με φορτηγό, ο σταθμός του οποίου βρίσκεται στη μεθοριακή κοινότητα.

10 Από τα στοιχεία του φακέλλου προκύπτει ότι η επιβολή του φόρου στις διεθνείς μεταφορές κοντινής αποστάσεως μπορούσε υπό ορισμένες σαφείς περιστάσεις, να φέρει εμπόδια στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, δεδομένου ότι η μεταφορά με φορτηγό με εθνικό αριθμό κυκλοφορίας μέσα στην άμεση ζώνη τότε μόνο φορολογείται όταν έχει διέλθει τα γερμανικά σύνορα.

Επί του πρώτου ερωτήματος

11 Το πρώτο ερώτημα έχει ως εξής:

«Φόρος που επιβάλλεται σε διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων με βάση την απόσταση που διανύθηκε στο εσωτερικό συνιστά φόρο σε προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ;»

12 Κατά το άρθρο 95, παράγραφος 1 της Συνθήκης ΕΟΚ, τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν άμεσα ή έμμεσα εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κατά συνέπεια το άρθρο 95 πρέπει να εξαλείψει τους συγκαλυμμένους περιορισμούς στην ελεύθερη διακίνηση των προϊόντων που μπορεί να απορρέουν από φορολογικές διατάξεις κράτους μέλους.

13 Η έννοια του φόρου που επιβάλλεται σε ένα προϊόν πρέπει να ερμηνεύεται ευρέως λαμβάνοντας υπόψη την οικονομία και το σκοπό της εν λόγω διάταξης.

14 Συγκαλυμμένοι περιορισμοί στην ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων μπορεί να προκύψουν από φόρο που στην πραγματικότητα αντισταθμίζει φορολογία της δραστηριότητας μιας επιχείρησης και όχι τα προϊόντα αυτά καθαυτά. Το πρόβλημα αυτό δεν ανακύπτει όταν τα εγχώρια και τα εισαγόμενα προϊόντα φορολογούνται συγχρόνως σε συνάρτηση με ορισμένη δραστηριότητα, όπως π.χ. τη χρήση εθνικών οδών.

15 Τέτοιος φόρος ωστόσο που να επιδρά άμεσα στην τιμή του εγχωρίου και του εισαγομένου προϊόντος δεν πρέπει, κατά το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, να επιβάλλεται κατά τρόπο που να συνεπάγεται για τα εισαγόμενα προϊόντα δυσμενή διάκριση.

16 Στο εθνικό δικαστήριο πρέπει, επομένως, να δοθεί η απάντηση ότι σαν «φόρος που επιβαρύνει έμμεσα τα προϊόντα» κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ πρέπει να θεωρηθεί και ο φόρος που επιβάλλεται στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με βάση την απόσταση που διανύθηκε στο εσωτερικό και το βάρος του μεταφερομένου προϊόντος.

Επί του δευτέρου, τρίτου και τέταρτου ερωτήματος

17 Με το δεύτερο, τρίτο και τέταρτο ερώτημα ζητείται από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει την απαγόρευση της επιβολής ανώτερου φόρου στα εισαγόμενα προϊόντα απ' ό,τι στα εγχώρια, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι:

1) η δυνατότητα διαφορετικής μεταχείρισης του εισαγομένου προϊόντος μπορεί εν πάση περιπτώσει να προκύψει μόνο όταν το προϊόν παραδίδεται μέσα σε μια εδαφική ζώνη πλάτους περίπου 50 χιλιομέτρων, που εκτείνεται παράλληλα προς τα σύνορα σε απόσταση 50 χιλιομέτρων απ' αυτά,

2) παράλληλα με τη μεταφορά εισαγομένων εμπορευμάτων προς το εσωτερικό υπόκειται σε φόρο και η μεταφορά εγχωρίων προϊόντων προς το εξωτερικό,

3) ο στόχος που επιδιώκεται με αυτό το φόρο εντάσσεται στον τομέα της πολιτικής μεταφορών και η δυσμενής διάκριση που προκαλείται δεν θα μπορούσε να αποτραπεί παρά μόνο με σημαντική αύξηση διοικητικών δαπανών, δεν σημειώθηκε δε παρά μόνο κατά τα έτη 1969 έως 1971.

18 Στα ερωτήματα αυτά πρέπει να δοθεί απάντηση από κοινού.

19 Το άρθρο 95 πρέπει να διασφαλίζει ότι η επιβολή εσωτερικών φόρων σε ένα κράτος μέλος δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα επιβάρυνση των προϊόντων από άλλα κράτη μέλη μεγαλύτερη από την επιβάρυνση των εγχωρίων προϊόντων στην εσωτερική αγορά. Επομένως δεν έχει σημασία αν ο φόρος επιβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις στα εισαγόμενα προϊόντα όπως και στα εγχώρια προϊόντα που εξάγονται.

20 Υπάρχει παράβαση του άρθρου 95 παράγραφος 1, όταν ο φόρος που επιβάλλεται στο εισαγόμενο προϊόν και η επιβάρυνση του ομοειδούς εγχώριου προϊόντος υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και με διαφορετικές μεθόδους με αποτέλεσμα το εισαγόμενο προϊόν — έστω και σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις — να υφίσταται μεγαλύτερη επιβάρυνση.

21 Το εισαγόμενο προϊόν υφίσταται μεγαλύτερη επιβάρυνση, όταν διαφέρουν οι προϋποθέσεις φορολογίας του μεταφορέα στις διεθνείς και στις αμιγώς εσωτερικές μεταφορές, κατά τρόπο ώστε εμπορεύματα που μεταφέρονται στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους να μη φορολογούνται, ενώ υπόκεινται σε φόρο εισαγόμενα προϊόντα που διακινούνται υπό παρεμφερείς συνθήκες. Η σύγκριση που πρέπει να γίνει για την εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ ως προς το φόρο που επιβάλλεται στα προϊόντα που διακινούνται στο εσωτερικό με το φόρο που επιβαρύνει τα εισαγόμενα προϊόντα δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στη βάση υπολογισμού του φόρου αλλά πρέπει να λαμβάνει επίσης υπόψη και τα πλεονεκτήματα ή τις απαλλαγές που ισχύουν στη μία ή την άλλη περίπτωση. Μεγαλύτερη φορολόγηση του εισαγόμενου προϊόντος υπάρχει όταν το εγχώριο προϊόν μπορεί να μεταφέρεται υπό ορισμένες προϋποθέσεις για την ίδια από-

σταση μέσα στο κράτος μέλος απαλλαγμένο από φόρο, ενώ το αλλοδαπό προϊόν φορολογείται για το λόγο και μόνο ότι διήλθε τα σύνορα. Εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να διαπιστώσει αν αυτό συμβαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση, αφού συγκρίνει μεταξύ τους τις κατά περίπτωση συνέπειες για το ένα ή το άλλο προϊόν.

22 Τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από το FINANZGERICHT δείχνουν ότι η εφαρμογή διαφορετικών προϋποθέσεων για την επιβολή του φόρου στις διεθνείς και τις εσωτερικές μεταφορές μπορεί να αποτελέσει σε ορισμένες περιπτώσεις πραγματικό εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Το ότι ένας εσωτερικός φόρος συνιστά ασήμαντο και τυχαίο εμπόδιο, που δεν μπόρεσε να αποφευχθεί παρά μόνο με την κατάργηση του φόρου, δεν αρκεί για να αποκλειστεί η εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ. Ο τίτλος IV του δευτέρου μέρους της Συνθήκης, που αφορά την κοινή πολιτική μεταφορών, καθιστά δυνατή για τα κράτη μέλη την επίλυση των προβλημάτων ανταγωνισμού μεταξύ των μέσων μεταφοράς χωρίς συγχρόνως να θιγεί η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Η έλλειψη μιας τέτοιας πολιτικής δεν μπορεί εντούτοις να δικαιολογήσει καμία παρέκκλιση από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε το FINANZGERICHT BADEN-WÜRTTEMBERG με Διάταξη της 17ης Δεκεμβρίου 1975, αποφαίνεται ότι:

1) Στην έννοια του «φόρου που επιβαρύνει έμμεσα τα προϊόντα» κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ πρέπει να θεωρηθεί και ο φόρος που επιβάλλεται στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με βάση την απόσταση που διανύθηκε στο εσωτερικό και το βάρος του μεταφερομένου προϊόντος.

2) Επειδή το άρθρο 95 πρέπει να διασφαλίζει ότι η επιβολή εσωτερικών φόρων σε ένα κράτος μέλος δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα επιβάρυνση των προϊόντων από άλλα κράτη μέλη μεγαλύτερη από την επιβάρυνση των εγχωρίων προϊόντων στην εσωτερική αγορά, επομένως, δεν έχει σημασία αν ο φόρος επιβάλλεται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις στα εισαγόμενα προϊόντα όπως και στα εγχώρια προϊόντα που εξάγονται.

3) Η σύγκριση που πρέπει να γίνει για την εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ ως προς το φόρο που επιβάλλεται στα προϊόντα που διακινού-

νται στο εσωτερικό με το φόρο που επιβαρύνει τα εισαγόμενα προϊόντα δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στη βάση μετρήσεως του φόρου αλλά πρέπει να λαμβάνει επίσης υπόψη και τα προνόμια ή τις απαλλαγές που ισχύουν στη μία ή την άλλη περίπτωση.

4) Το ότι ένας εσωτερικός φόρος συνιστά ασήμαντο και τυχαίο εμπόδιο, που δεν μπόρεσε να αποφευχθεί παρά μόνο με την κατάργηση του φόρου, δεν αρκεί για να αποκλειστεί η εφαρμογή του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Κρίθηκε από το Δικαστήριο στο Λουξεμβούργο στις 16 Φεβρουαρίου 1977.

Kutscher Pescatore Mertens de Wilmars Sørensen

Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Φεβρουαρίου 1977.

Ο γραμματέας
A. Van Houtte

Ο Πρόεδρος
H. Kutscher