ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 11ης Δεκεμβρίου 1990 *

Στην υπόθεση C-47/88,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον J. Føns Buhl, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Guido Berardis, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου της Δανίας, εκπροσωπουμένου από τον J. Molde, νομικό σύμβουλο του δανικού Υπουργείου Εξωτερικών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο την προσωρινή επιτετραμμένη της Δανίας, S. Rubow, σύμβουλο στην πρεσβεία της Δανίας, 11 B, boulevard Joseph-II,

καθού,

που έχει ως αντικείμενο την παράβαση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, την οποία συνιστά η είσπραξη από τη Δανία, δυνάμει του νόμου αριθ. 13 της 16ης Ιανουαρίου 1985 περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων οχημάτων και των μεταγενέστερων τροποποιήσεών του, τόσο υψηλού τέλους ταξινομήσεως αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων, ώστε να εμποδίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, καθώς και, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα, η παράβαση του προαναφερθέντος άρθρου 95 από το Βασίλειο της Δανίας, λόγω του ότι το τέλος ταξινομήσεως

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

επί των εισαγομένων αυτοκινήτων οχημάτων υπολογίζεται γενικώς επί κατ' αποκοπήν αξίας ανώτερης της πραγματικής αξίας του οχήματος, με αποτέλεσμα να φορολογούνται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα βαρύτερα απ' ό,τι τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα που πωλούνται εντός της Δανίας αφού προηγουμένως ταξινομηθούν στη χώρα αυτή,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους O. Due, Πρόεδρο, G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, M. Díez de Velasco, προέδρους τμήματος, F. A. Schockweiler, F. Grévisse, M. Zuleeg και J. G. Kapteyn, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως

λαμβάνοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 10ης Ιουλίου 1990,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 18ης Σεπτεμβρίου 1990,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 15 Φεβρουαρίου 1988, η Επιτροπή άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο της Δανίας, επιβάλλοντας, βάσει του νόμου περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων οχημάτων, (κωδικοποιημένος νόμος αριθ. 13, της 16ης Ιανουαρίου 1985), τόσο υψηλό τέλος επί των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ώστε να εμποδίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, και να αναγνωριστεί ότι, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα, το Βασίλειο της Δανίας παρέβη επίσης το προαναφερθέν άρθρο 95, στο μέτρο που το τέλος ταξινομήσεως των εισαγομένων αυτοκινήτων οχη-

μάτων υπολογίζεται γενικώς βάσει κατ' αποκοπήν αξίας ανώτερης της πραγματικής αξίας του οχήματος, με συνέπεια να φορολογούνται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα βαρύτερα απ' ό,τι τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πωλούνται εντός της Δανίας, αφού προηγουμένως ταξινομηθούν στη χώρα αυτή.

2. Από τη δικογραφία προκύπτει ότι βάσει του προαναφερθέντος νόμου τα αυτοκίνητα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας υπόκεινται, στη Δανία, σε τέλος ταξινομήσεως. Το τέλος αυτό εισπράττεται μόνο κατά την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος στη δανική επικράτεια. Οι συντελεστές που ισχύουν για τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως, και οι οποίοι είναι ανάλογοι της αξίας του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, είναι οι ακόλουθοι: 105 % επί των πρώτων 19 750 DKR και 180 % επί του υπολοίπου της τιμής.

3 Όσον αφορά τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα, η φορολογητέα αξία ισούται με το 100 % της τιμής του καινούργιου οχήματος, όταν το μεταχειρισμένο έχει παλαιότητα κάτω των έξι μηνών, και με το 90 % της τιμής αυτής όταν έχει παλαιότητα άνω των έξι μηνών. Αντίθετα, σε περίπτωση πωλήσεως οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στη Δανία δεν επιβάλλεται νέο τέλος ταξινομήσεως.

4 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται διεξοδικώς τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως, η εξέλιξη της διαδικασίας και οι λόγοι της προσφυγής και τα επιχειρήματα των διαδίκων. Τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας δεν επαναλαμβάνονται κατωτέρω παρά μόνον καθόσον απαιτείται για τη συλλογιστική του Δικαστηρίου.

Επί του τέλους ταξινομήσεως των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων

5 Η Επιτροπή υποστηρίζει καταρχάς ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα καινούργια αυτοκίνητα οχήματα δεν συμβιβάζεται προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, διότι, λόγω του ύψους του και ελλείψει εγχωρίας παραγωγής, θίγει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην κοινή αγορά και δεν εντάσσεται στο πλαίσιο του γενικού δανικού φορολογικού συστήματος. Στη συνέχεια υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος δεν κατασκευάζει συγκεκριμένο προϊόν δεν εμποδίζει την εφαρμογή των αρχών του άρθρου 95.

6 Η Δανική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι συμφωνεί με την Επιτροπή ως προς τον χαρακτηρισμό του δανικού τέλους ταξινομήσεως ως εσωτερικού φόρου κατά την έννοια του άρθρου 95. Η σύμπτωση των απόψεων σταματά όμως στο σημείο αυτό, διότι η καθής κυβέρνηση θεωρεί ότι το άρθρο αυτό δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση που δεν υπάρχει εγχώρια παραγωγή ομοειδών ή ανταγωνιστικών προϊόντων στο κράτος μέλος εισαγωγής.

7 Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί αν οι απαγορεύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 95 μπορούν να εφαρμοστούν ελλείψει εθνικής παραγωγής ομοειδών ή ανταγωνιστικών προϊόντων.

8 Σχετικά πρέπει να υπενθυμιστεί, καταρχάς, ότι, σύμφωνα με τη διατύπωσή του, το άρθρο 95 απαγορεύει να επιβάλλονται στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικοί φόροι υψηλότεροι από εκείνους που επιβαρύνουν τα ομοειδή εθνικά προϊόντα ή εσωτερικοί φόροι των οποίων η φύση οδηγεί εμμέσως στην προστασία άλλων προϊόντων.

9 Πρέπει ακόμα να υπενθυμισθεί, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., τελευταία, την απόφαση της 3ης Μαρτίου 1988, Bergandi, 252/86, Συλλογή 1988, σ. 1343), ότι το άρθρο 95, στο σύνολό του, αποσκοπεί στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, με την κατάργηση κάθε μορφής προστατευτισμού που θα μπορούσε να προκύψει από την επιβολή εσωτερικών φόρων που εισάγουν διακρίσεις εις βάρος προϊόντων καταγομένων από άλλα κράτη μέλη. Σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να διασφαλίσει, με τον τρόπο αυτό, την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων έναντι του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων.

10 Αντίθετα, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 95 κατά των εσωτερικών φόρων που επιβαρύνουν εισαγόμενα προϊόντα, όταν δεν υπάρχει ομοειδής ή ανταγωνιστική εγχώρια παραγωγή. Ειδικότερα δεν μπορεί βάσει του άρθρου αυτού να ασκηθεί κριτική επί της υπερβολικής φορολογίας που ενδέχεται να επιβάλλουν τα κράτη μέλη σε συγκεκριμένα προϊόντα εφόσον δεν δημιουργούνται διακρίσεις ούτε υφίσταται προστατευτισμός.

11 Πρέπει να παρατηρηθεί ότι σήμερα δεν υφίσταται στη Δανία εγχώρια παραγωγή αυτοκινήτων ή εθνικών προϊόντων ικανών να ανταγωνιστούν τα αυτοκίνητα. Υπό τις συνθήκες αυτές πρέπει, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα καινούργια οχήματα δεν εμπίπτει στις απαγορεύσεις του άρθρου 95.

12 Είναι αλήθεια ότι, όπως έκρινε το Δικαστήριο στην απόφαση της 4ης Απριλίου 1968, Stier (31/67, Slg. 1968, σ. 348), τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβαρύνουν τα προϊόντα που, ελλείψει εγχώριας παρεμφερούς παραγωγής, διαφεύγουν την εφαρμογή των απαγορεύσεων του άρθρου 95, με φόρους τέτοιου ύψους ώστε να διακυβεύεται, όσον αφορά τα εν λόγω προϊόντα, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της κοινής αγοράς.

13 Μια τέτοια ενδεχόμενη προσβολή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μπορεί όμως να εκτιμηθεί μόνο υπό το πρίσμα των γενικών κανόνων που περιέχονται στα άρθρα 30 επ. της Συνθήκης. Η προσφυγή όμως της Επιτροπής στηρίζεται αποκλειστικά στην παράβαση του άρθρου 95.

14 Πρέπει επομένως να αναγνωριστεί ότι, όσον αφορά την αιτίαση σχετικά με τα καινούργια αυτοκίνητα οχήματα, δεν αποδείχθηκε η προβαλλόμενη παράβαση.

Επί του τέλους ταξινομήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων

15 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Δανία εφαρμόζει διαφορετικό τέλος ταξινομήσεως αναλόγως του αν πρόκειται για εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ή μεταχειρισμένα αυτοκίνητα αγορασμένα στη Δανία. Πράγματι, το τέλος ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονται στη Δανία υπολογίζεται βάσει κατ' αποκοπήν φορολογητέας αξίας που δεν μπορεί ποτέ να είναι κατώτερη του 90 % της φορολογητέας αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου, ενώ κανένα νέο τέλος ταξινομήσεως δεν επιβάλλεται στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πωλούνται εντός της Δανίας, αφού έχουν προηγουμένως ταξινομηθεί. Από αυτό προκύπτει ότι η φορο-

λογία είναι υψηλότερη για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα απ' ό,τι για τα αυτοκίνητα που αγοράζονται στη δανική αγορά.

16 Η Δανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται καταρχάς ότι από την ίδια τη φύση του τέλους ταξινομήσεως επιβάλλεται η επιβολή του μόνο στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και όχι στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πωλούνται στη δανική αγορά, για τα οποία τα τέλη καταβλήθηκαν ήδη όταν τα αυτοκίνητα αυτά ταξινομήθηκαν ως καινούργια αυτοκίνητα ή εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Θεωρεί εξάλλου ότι δεν υπάρχει πραγματική διάκριση υπέρ των δανικών προϊόντων εφόσον δεν υφίσταται δανική παραγωγή αυτοκινήτων και κατά συνέπεια όλα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προέρχονται από το εξωτερικό.

17 Πρέπει ευθύς εξ αρχής να παρατηρηθεί ότι, όπως ορθώς υπογράμμισε η Επιτροπή, το γεγονός ότι δεν υπάρχει δανική παραγωγή αυτοκινήτων οχημάτων δεν σημαίνει ότι η Δανία δεν διαθέτει αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Πράγματι, ένα προϊόν καθίσταται εθνικό αφής στιγμής εισαχθεί και τεθεί σε κυκλοφορία. Τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και αυτά που αγοράστηκαν επί τόπου αποτελούν ομοειδή ή ανταγωνιστικά προϊόντα. Κατά συνέπεια, όσον αφορά το τέλος ταξινομήσεως κατά την εισαγωγή των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 95.

18 Στη συνέχεια πρέπει να υπενθυμιστεί, όπως έκρινε ήδη το Δικαστήριο στην απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, Iannelli κατά Meroni (74/76, Slg. 1977, σ. 557), ότι για την εφαρμογή του άρθρου 95 πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο ο συντελεστής του εσωτερικού φόρου που επιβάλλεται άμεσα ή έμμεσα στα εγχώρια και στα εισαγόμενα προϊόντα, αλλά και η βάση επιβολής καθώς και οι λεπτομέρειες της εισπράξεώς του.

19 Ως προς το σημείο αυτό, δεν αμφισβητείται ότι για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα η φορολογητέα αξία ισούται με το 100 % της τιμής του καινούργιου όταν το αυτοκίνητο έχει παλαιότητα μικρότερη των έξι μηνών και με το 90 % της τιμής αυτής όταν έχει παλαιότητα μεγαλύτερη των έξι μηνών. Αντίθετα, η πώληση αυτοκινήτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στη Δανία δεν οδηγεί στην είσπραξη νέου τέλους ταξινομήσεως.

20 Κατά συνέπεια, ακόμη και αν φαίνεται ότι, λόγω του ύψους του τέλους που επιβάλλεται στα καινούργια αυτοκίνητα, το τμήμα του τέλους που εξακολουθεί να είναι ενσωματωμένο στην αξία του αυτοκινήτου αποσβέννυται με πιο αργό ρυθμό στη Δανία απ' ό,τι σε άλλα κράτη μέλη, στα οποία επιβάλλεται χαμηλότερο τέλος, το γεγονός αυτό δεν εμποδίζει το να αποτελεί γενικώς η επιβολή του τέλους ταξινομήσεως, του οποίου η βάση ισούται τουλάχιστον με το 90 % της αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου, προφανή υπερφορολόγηση των οχημάτων αυτών σε σχέση με την υπολειπομένη αξία του τέλους ταξινομήσεως για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί προηγουμένως και αγοραστεί στη δανική αγορά, ασχέτως της παλαιότητάς τους ή της καταστάσεώς τους.

21 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο κανόνας σύμφωνα με τον οποίο η βάση υπολογισμού του δανικού τέλους ταξινομήσεως που επιβαρύνει τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ισούται τουλάχιστον με το 90 % της τιμής του καινούργιου αυτοκινήτου οδηγεί σε φορολογία που δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

22 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προηγουμένων σκέψεων, πρέπει να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο της Δανίας, επιβάλλοντας τέλος ταξινομήσεως επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων υπολογιζόμενο βάσει κατ' αποκοπήν αξίας ανώτερης από την πραγματική αξία του οχήματος, με αποτέλεσμα να φορολογούνται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα βαρύτερα απ' ό,τι τα μεταχειρισμένα που πωλούνται εντός της Δανίας, αφού προηγουμένως ταξινομηθούν στη χώρα αυτή, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95.

Επί των δικαστικών εξόδων

23 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί να συμψηφίσει τα έξοδα ολικώς ή μερικώς σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων ή εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι. Δεδομένου ότι και οι δύο διάδικοι ηττήθηκαν μερικώς, πρέπει να συμψηφιστούν τα έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

1) Το Βασίλειο της Δανίας, επιβάλλοντας τέλος ταξινομήσεως επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που υπολογίζεται γενικά βάσει κατ' αποκοπήν αξίας ανώτερης της πραγματικής αξίας του οχήματος, με αποτέλεσμα να φορολογούνται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα βαρύτερα απ' ό,τι τα μεταχειρισμένα που πωλούνται εντός της Δανίας, αφού προηγουμένως ταξινομηθούν στη χώρα αυτή, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

2) Απορρίπτει τη προσφυγή κατά τα λοιπά.

3) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Due Mancini O'Higgins Moitinho de Almeida

Díez de Velasco Schockweiler Grévisse Zuleeg Kapteyn

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Δεκεμβρίου 1990.

Ο Γραμματέας

J.-G. Giraud

Ο Πρόεδρος

O. Due