οχημάτων δεν αποκλείει να μπορεί να διαπιστωθεί στη φορολογία των αυτοκινήτων, διάκριση απαγορευόμενη από το άρθρο 95 της Συνθήκης, διότι στην εθνική αγορά, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, αποτελούν ομοειδή ή ανταγωνιστικά προϊόντα αφενός τα αυτοκίνητα που αγοράστηκαν επί τόπου και αφετέρου τα εισαγόμενα αυτοκίνητα. Αποτελεί τέτοια διάκριση το γεγονός ότι το τέλος ταξινομήσεως που επιβαρύνει τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα υπολογίζεται βάσει κατ' αποκοπήν αξίας που είναι γενικώς ανώτερη της πραγματικής τους αξίας, με αποτέλεσμα να φορολογούνται τα αυτοκίνητα αυτά βαρύτερα από τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράστηκαν επί τόπου τα οποία, μη φορολογούμενα κατά τη μεταπώλησή τους και υποβαλλόμενα, ως καινούργια αυτοκίνητα, κατά την πρώτη θέση τους σε κυκλοφορία μετά την εισαγωγή, μόνο σε φόρο υπολογιζόμενο βάσει της πραγματικής τους αξίας, δεν ενσωματώνουν πλέον στην τιμή τους παρά υπολειπομένη αξία μικρότερη από το ίδιο τέλος ταξινομήσεως.

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση C-47/88 *

I — Πραγματικά περιστατικά και κανονιστικό πλαίσιο

Α — *Η εθνική κανονιστική ρύθμιση*

Σύμφωνα με τη δανική ρύθμιση του κωδικοποιημένου νόμου αριθ. 13 της 16ης Ιανουαρίου 1985, που τροποποιήθηκε πολλές φορές, τα αυτοκίνητα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας υποβάλλονται στη Δανία σε τέλος ταξινομήσεως. Το τέλος αυτό εισπράττεται μόνο κατά την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος στη δανική επικράτεια.

Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως, οι οποίοι είναι ανάλογοι της αξίας του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, είναι σήμερα οι ακόλουθοι:

— έως 19 750 DKR	105 % της αξίας
— πέραν των 19 750 DKR	105 % επί των 19 750 DKR και 180 % επί του υπολοίπου

Από τον ακόλουθο πίνακα προκύπτει η φορολογική επιβάρυνση της τιμής αγοράς των καινούργιων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως στη Δανία.

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

Αξία χωρίς τον ΦΠΑ και το τέλος ταξινομήσεως	ΦΠΑ 22 %	Τέλος ταξινομήσεως	ΦΠΑ και τέλος ταξινομήσεως	Ποσοστό επί τοις εκατό της ταξινομήσεως	Συνολική τιμή, συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών επιβαρύνσεων	Ποσοστό επί τοις εκατό των φορολογικών επιβαρύνσεων επί της συνολικής τιμής
DKR	DKR	DKR	DKR		DKR	
20 000	4 400	27 383	31 783	159	51 783	61,4
25 000	5 500	38 363	43 863	175	68 863	63,7
30 000	6 600	49 343	55 943	186	85 943	65,1
35 000	7 700	60 323	68 023	194	103 023	66,0
40 000	8 800	71 303	80 103	200	120 103	66,7
50 000	11 000	93 262	104 263	209	154 263	67,6
60 000	13 200	115 223	128 423	214	188 423	68,2
70 000	15 400	137 183	152 583	218	222 583	68,6
80 000	17 600	159 143	176 743	221	254 743	68,8

Όσον αφορά τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα, τα άρθρα 10 και 12 του νόμου αριθ. 13/85 προβλέπουν ότι η φορολογητέα αξία ισούται με το 100 % της αξίας του καινούργιου οχήματος, όταν η παλαιότητα του οχήματος είναι μικρότερη των έξι μηνών, και με το 90 % της τιμής αυτής όταν η παλαιότητα είναι μεγαλύτερη των έξι μηνών. Αντίθετα, κατά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων που έχουν ήδη ταξινομηθεί στη Δανία δεν εισπράττεται εκ νέου τέλος ταξινομήσεως.

Εξάλλου, το δανικό φορολογικό σύστημα περιλαμβάνει, όσον αφορά τους εμμέσους φόρους, έναν φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ) ύψους 22 % που είναι ο μόνος φόρος που μπορεί πραγματικά να χαρακτηριστεί ως γενικό σύστημα φορολογίας, διότι βαρύνει το σύνολο των παραδιδομένων αγαθών και των παρεχομένων υπηρεσιών στη χώρα· περιλαμβάνει επίσης διάφορους ειδικούς φόρους και συμπληρωματικά τέλη επιβαλλόμενα σε πολλά καταναλωτικά αγαθά.

Όσον αφορά ειδικότερα τους φόρους που επιβάλλονται στα μη υποκείμενα σε άμεση φθορά αναλωτά αγαθά καταναλώσεως, ο νόμος αριθ. 379 της 1ης Ιουλίου 1982, που τροποποιήθηκε πολλές φορές, προβλέπει τα ακόλουθα:

« Φόρος καταναλώσεως επί των δεκτών τηλεοράσεως, των συσκευών μαγνητοσκοπήσεως και ορισμένων οικιακών συσκευών

Άρθρο πρώτο

1. Σε κάθε δέκτη τηλεοράσεως και συσκευή μαγνητοσκοπήσεως επιβάλλεται ο ακόλουθος κατ' αποκοπή φόρος:

1) δέκτες εγχρώμου τηλεοράσεως με διάμετρο οθόνης μεγαλύτερη των 25 δακτύλων..... 1 050 DKR

2) δέκτες εγχρώμου τηλεοράσεως με διάμετρο οθόνης μικρότερη των 25 δακτύλων, αλλά μεγαλύτερη των 16 δακτύλων..... 900 DKR

3) δέκτες εγχρώμου τηλεοράσεως με διάμετρο οθόνης ίση ή μικρότερη των 16 δακτύλων .... 400 DKR

4) λοιποί δέκτες τηλεοράσεως... 210 DKR

5) συσκευές μαγνητοσκοπήσεως..... 1 875 DKR. »

Β — *Η διαδικασία πριν από την άσκηση προσφυγής*

Με επιστολή της 24ης Δεκεμβρίου 1985, η *Επιτροπή* γνωστοποίησε στο Βασίλειο της Δανίας ότι θεωρούσε το τέλος ταξινομήσεως που βαρύνει τα αυτοκίνητα οχήματα στη Δανία ασυμβίβαστο προς τις διατάξεις του άρθρου 95 της Συνθήκης.

Καταρχάς, όσον αφορά τα καινούργια αυτοκίνητα, θεώρησε ότι το τέλος ταξινομήσεως είναι τόσο υπερβολικά υψηλό, ώστε εξέρχεται από το γενικό πλαίσιο του εθνικού συστήματος φορολογίας και, κατά συνέπεια, είναι αντίθετο προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, διότι θίγει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εντός της κοινής αγοράς όσον αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα, οχήματα που η Δανία δεν παράγει.

Στη συνέχεια υποστήριξε, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα οχήματα, ότι επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων επιβάλλεται τέλος ταξινομήσεως η βάση υπολογισμού του οποίου ισούται τουλάχιστον με το 90 % της αρχικής τιμής του καινούργιου αυτοκινήτου· αυτή η μέθοδος φορολογίας έχει ως αποτέλεσμα φορολογική επιβάρυνση αισθητά ανώτερη από το τμήμα του φόρου που περιέχεται στην τιμή των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στη δανική αγορά.

Η *Δανική Κυβέρνηση* απάντησε στις 7 Μαΐου 1986. Στην απάντησή της, υποστήριξε ιδίως τα ακόλουθα επιχειρήματα:

Σχετικά με τα καινούργια αυτοκίνητα υποστήριξε καταρχάς ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως, που είναι εσωτερικός φόρος, δεν είναι ασυμβίβαστο προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ. Κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν έχουν την έννοια ότι τα κράτη μέλη που στερούνται αυτοκινητοβιομηχανίας δεν δικαιούνται να καθορίζουν το επίπεδο της εσωτερικής φορολογίας για τα αυτοκίνητα.

Στη συνέχεια η Δανική Κυβέρνηση υπογράμμισε ότι το τέλος ταξινομήσεως δεν είναι ασυμβίβαστο προς το άρθρο 95 της Συνθήκης διότι η Δανία δεν παράγει αυτοκίνητα οχήματα ούτε ανταγωνιστικά προϊόντα. Κατά την άποψη της Κυβερνήσεως, οι διατάξεις του άρθρου 95 της Συνθήκης έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν την ισότητα των προϋποθέσεων του ανταγωνισμού και δεν εφαρμόζονται παρά μόνο εντός αυτών των ορίων· αν ένα κράτος μέλος δεν παράγει ομοειδή προϊόντα ή προϊόντα υποκαταστάσεως, δεν μπορεί από το άρθρο 95 να συναχθεί κανένας περιορισμός του δικαιώματος του να φορολογεί τα προϊόντα που εισάγει.

Το γεγονός ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως εφαρμόζεται μόνο σε μία κατηγορία προϊόντων — δηλαδή στα αυτοκίνητα οχήματα — και όχι σε περισσότερες κατηγορίες, δεν μπορεί, κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, να είναι καθοριστικό, όπως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί η σύγκριση του τέλους ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα με τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως που επιβάλλονται στα ψυγεία και σε άλλα μη υποκείμενα σε άμεση φθορά αγαθά καταναλώσεως.

Η Δανική Κυβέρνηση επισήμανε τέλος ότι το τέλος ταξινομήσεως δεν είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η πυκνότης των αυτοκινήτων οχημάτων στη Δανία είναι παρεμφερής με την πυκνότητά τους στις χώρες της Κοινότητας με ανάλογο επίπεδο ζωής.

Όσον αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, η Δανική Κυβέρνηση παρατήρησε καταρχάς ότι λόγω της αυξήσεως της τιμής που σημειώθηκε για ορισμένες μάρκες αυτοκινήτων, ο κανόνας του 90 % για τον καθορισμό της φορολογικής βάσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να μην υπερβαίνει το τέλος ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα οχήματα αυτά την υπολειπόμενη αξία του τέλους που βαρύνει τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράστηκαν στη δανική αγορά και έχουν ήδη ταξινομηθεί στη Δανία.

Στη συνέχεια διαπίστωσε ότι οι πραγματικές σχέσεις ανταγωνισμού είναι αυτές που υφίστανται μεταξύ των εισαγομένων καινούργιων οχημάτων και των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων, διότι μία μείωση του τέλους ταξινομήσεως που βαρύνει τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα θα προκαλούσε αύξηση των εισαγωγών των οχημάτων αυτών εις βάρος των εισαγωγών καινούργιων οχημάτων.

Στις 22 Ιουνίου 1987 η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη στην οποία εξακολουθεί να θεωρεί ότι η βαριά φορολογία που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα οχήματα στη Δανία είναι αντίθετη προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, είτε πρόκειται για εισαγόμενα καινούργια οχήματα είτε για εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα. Με επιστολή της 30ής Σεπτεμβρίου 1987 η Δανική Κυβέρνηση γνωστοποίησε ότι εμμένει στην άποψή της.

Στις 12 Φεβρουαρίου 1988, η Επιτροπή άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

II — Αιτήματα των διαδίκων

Η *Επιτροπή* ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο της Δανίας, εισπράττοντας, δυνάμει του νόμου αριθ. 13 της 16ης Ιανουαρίου 1985 περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων οχημάτων και των μεταγενεστέρων τροποποιήσεών του, τέλος ταξινομήσεως επί των αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων τόσο υψηλό, ώστε να εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας·

— να αναγνωρίσει ότι, όσον αφορά τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οχήματα, το Βασίλειο της Δανίας παραβιάζει επίσης το προαναφερθέν άρθρο 95, λόγω του ότι το τέλος ταξινομήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων υπολογίζεται γενικώς βάσει μιας 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 αυτοκίνητα οχήματα που πωλούνται στη Δανία αφού προηγουμένως έχουν ταξινομηθεί στη χώρα αυτή·

— να καταδικάσει το Βασίλειο της Δανίας στα δικαστικά έξοδα.

Το *Βασίλειο της Δανίας* ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει τα αιτήματα της Επιτροπής·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

III — Λόγοι της προσφυγής και επιχειρήματα των διαδίκων

Α — *Ως προς το τέλος ταξινομήσεως των καινούργιων αυτοκινήτων* οχημάτων

Η *Επιτροπή* υποστηρίζει ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως αποτελεί εσωτερικό φόρο ασυμβίβαστο προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, διότι λόγω του υπερβολικού ύψους του και ελλείψει εθνικής παραγωγής θίγει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στην κοινή αγορά και δεν εντάσσεται στο πλαίσιο του δανικού γενικού συστήματος φορολογίας.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, το άρθρο 95 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα των άρθρων 2 και επόμενα της Συνθήκης περί των αρχών στις οποίες στηρίζεται η Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 95 αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις εγγυήσεις, στο μέτρο που οι διατάξεις του αποσκοπούν στην προστασία της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων εντός της Κοινότητας και της, με αυτήν συνδεομένης, ελεύθερης οργανώσεως της οικονομίας.

Το άρθρο 95, εξηγεί η Επιτροπή, περιλαμβάνει απόλυτη απαγόρευση, και αποσκοπεί να εμποδίσει τη διατήρηση φορολογικών εμποδίων στις συναλλαγές στο εσωτερικό της Κοινότητας, μετά την κατάργηση των δασμών και των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης μπορεί να εφαρμοστεί κατά ενός τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων που εμποδίζει αισθητά την κυκλοφορία των εν λόγω προϊόντων στην Κοινότητα, ακόμη και όταν στο οικείο κράτος μέλος δεν υφίσταται ανταγωνιστική εθνική παραγωγή.

Η ερμηνεία αυτή ευθυγραμμίζεται με τη νομολογία του Δικαστηρίου. Πράγματι, κατά την άποψη της Επιτροπής, το Δικαστήριο σε πολλές αποφάσεις αποφάνθηκε ότι το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος δεν παράγει προσωρινώς συγκεκριμένο προϊόν δεν εμποδίζει την εφαρμογή των αρχών του άρθρου 95 (βλέπε, ιδίως, αποφάσεις της 4ης Απριλίου 1968, Stier, 31/67, Slg. 1968, σ. 347· της 7ης Μαΐου 1987, Επιτροπή κατά Ιταλίας, 184/85, Συλλογή 1987, σ. 2013· της 7ης Μαΐου 1987, Co-Frutta, 193/85, Συλλογή 1987, σ. 2085).

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην προαναφερθείσα νομολογία, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η Συνθήκη διατηρεί την εξουσία επιβολής φόρων των κρατών μελών και δεν απαγορεύει, στην περίπτωση αυτή, τη φορολόγηση του εισαγομένου προϊόντος. Αντίθετα, η Επιτροπή υπογράμμισε επίσης ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να θέτουν εν αμφιβόλω τις αρχές της κοινής αγοράς καταστρατηγώντας, διά της επιβολής εσωτερικών φόρων, μία απόλυτη απαγόρευση που εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της Οικονομικής Κοινότητας, δηλαδή την απαγόρευση κάθε φορολογικής επιβαρύνσεως που εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εντός της Κοινότητας.

Το Δικαστήριο, συνεχίζει η Επιτροπή, για να διακρίνει μεταξύ των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος και της κατά κυριολεξία εσωτερικής φορολογίας, αποφάν-

θηκε ότι ελλείψει εγχωρίας παραγωγής, το δικαίωμα φορολογήσεως του εισαγομένου προϊόντος, χωρίς η Συνθήκη να θέτει προϋποθέσεις, εξαρτάται από την ένταξη του φόρου στο γενικό εθνικό σύστημα φορολογίας.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν στα εισαγόμενα προϊόντα εσωτερικούς φόρους τόσο υψηλούς ώστε, στην πράξη, να εμποδίζουν την πώληση στην εθνική αγορά των προϊόντων που κατασκευάστηκαν σε άλλα κράτη μέλη σε κανονικές τιμές.

Στην περίπτωση όμως του δανικού τέλους ταξινομήσεως, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι προφανές ότι ο φόρος αυτός, ο οποίος, λόγω της δομής του, αποτελεί στοιχείο της εσωτερικής φορολογίας αλλά, λόγω του υψηλού συντελεστή του, δεν εντάσσεται στο γενικό δανικό φορολογικό σύστημα, έχει περιοριστικά αποτελέσματα για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Η Επιτροπή υποστηρίζει επομένως ότι μπορεί να επιβάλλεται ελεύθερα εσωτερικός φόρος επί εισαγομένου προϊόντος το οποίο δεν αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό εγχώριας παραγωγής ομοειδών προϊόντων ή προϊόντων υποκατάστασης μόνον αν ο φόρος αυτός εντάσσεται στο γενικό επίπεδο φορολογίας του οικείου κράτους μέλους. Κατά την άποψή της όμως το δανικό τέλος ταξινομήσεως υπερβαίνει κατά πολύ το γενικό επίπεδο των φόρων που εισπράττονται στη Δανία.

Η ερμηνεία αυτή προκύπτει από τη σύγκριση μεταξύ του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων οχημάτων και των ειδικών φόρων καταναλώσεως που επιβάλλονται στη Δανία στα μη υποκείμενα σε άμεση φθορά αγαθά καταναλώσεως. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η σύγκριση αυτή είναι σύμφωνη με τη νομολογία του Δικαστηρίου. Στηρίζεται, πράγματι, στην προαναφερθείσα απόφαση της 7ης Μαΐου 1987 περί του φόρου καταναλώσεως που επιβάλλεται στις μπανάνες στην Ιταλία, στην οποία το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι ο φόρος αυτός υπερέβαινε το επίπεδο φορολογίας των εγχωρίων προϊόντων διατροφής που διαφέρουν αισθητά από τις μπανάνες.

Τέλος η Επιτροπή αναφέρεται στις οικονομικές και εμπορικές συνέπειες του ύψους του δανικού τέλους ταξινομήσεως. Διαπιστώνει σχετικά ότι ο συνολικός αριθμός των αυτοκινήτων στη Δανία είναι μικρότερος από αυτόν στα υπόλοιπα κράτη μέλη που έχουν επίπεδο ζωής αντίστοιχο με το επίπεδο της Δανίας. Εξάλλου φαίνεται ότι οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων διατηρούν τα αυτοκίνητά τους κατά μέσο όρο περισσότερο στη Δανία από ό,τι σε άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας.

Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι εισαγωγείς αυτοκινήτων στη Δανία αναγκάστηκαν να ακολουθήσουν εμπορική πολιτική που επιφέρει αποτελέσματα αντίθετα προς τη λογική της αγοράς. Έτσι, ο διανομεύς που μειώνει όσο το δυνατόν περισσότερο τις τιμές κατά την πώληση υποχρεούται να αντισταθμίσει τη μείωση αυτή με αύξηση της τιμής των ανταλλακτικών· η υψηλή τιμή των ανταλλακτικών αυτών αποτελεί αιτία εισαγωγών αυτοκινήτων με μόνο σκοπό την προμήθεια ανταλλακτικών σε χαμηλή τιμή.

Εξάλλου αυτή η τιμή πωλήσεως ενθαρρύνει τους καταναλωτές που δεν κατοικούν στη Δανία να έρθουν να αγοράσουν το αυτοκίνητό τους στη Δανία για να το εισαγάγουν στη χώρα τους. Το τέλος ταξινομήσεως ωθεί έτσι στη δημιουργία τεχνητού ρεύματος παραλλήλων εισαγωγών.

Η *Δανική Κυβέρνηση* δηλώνει ότι συμφωνεί με την Επιτροπή ως προς τον χαρακτηρισμό του δανικού τέλους ταξινομήσεως ως εσωτερικού φόρου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του

άρθρου 95. Αντίθετα, δεν συμμερίζεται την άποψή της όσον αφορά το ασυμβίβαστο του τέλους αυτού με το άρθρο 95.

Κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, το άρθρο 95 πρέπει να θεωρείται ως απαραίτητο συμπλήρωμα της απαγορεύσεως δασμολογικών και ποσοτικών περιορισμών καθώς και μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να εξασφαλίσει την ουδετερότητα των σχέσεων ανταγωνισμού μεταξύ των εισαγομένων προϊόντων και των προϊόντων εγχωρίας παραγωγής στην εσωτερική αγορά. Αντίθετα, το άρθρο αυτό δεν προστατεύει αυτή καθεαυτή την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Η Δανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, η πραγματική φορολογική επιβάρυνση που επιβάλλει το κράτος εισαγωγής στο συγκεκριμένο εισαγόμενο προϊόν πρέπει να συγκρίνεται με τη φορολογική επιβάρυνση που επιβάλλεται στο εγχώριο προϊόν που μπορεί να συγκριθεί με το εισαγόμενο προϊόν. Το καθοριστικό στοιχείο είναι, διευκρινίζει η Δανική Κυβέρνηση, ποια φορολογική επιβάρυνση θα επιβαλλόταν στο συγκεκριμένο εισαγόμενο προϊόν αν αυτό ήταν προϊόν εγχώριας κατασκευής. Αν η φορολογική επιβάρυνση που επιβάλλεται σε προϊόν εγχωρίας κατασκευής είναι μικρότερη, το σύστημα φορολογίας δημιουργεί διακρίσεις κατά την έννοια του άρθρου 95.

Η Δανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 95, δεύτερο εδάφιο, σημασία έχει η σχετική φορολογική επιβάρυνση. Αυτό, κατά την άποψή της, σημαίνει ότι αν οι διαφορές μεταξύ των ανταγωνιστικών προϊόντων δικαιολογούν διαφορετική φορολογική μεταχείριση, το άρθρο 95, δεύτερο εδάφιο, επιβάλλει μόνο να υπάρχει σχέση αναλογίας μεταξύ των διαφορών της φορολογικής μεταχειρίσεως και των διαφορών μεταξύ των προϊόντων.

Το σημαντικότερο στοιχείο σε σχέση με το άρθρο 95, δεύτερο εδάφιο, είναι ότι το εισαγόμενο προϊόν δεν πρέπει να επιβαρύνεται με φόρους η φύση των οποίων οδηγεί στην προστασία άλλων προϊόντων. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν προϊόντα κατασκευασμένα στη Δανία που να ανταγωνίζονται τα αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί σε άλλα κράτη μέλη, δεν υπάρχει σχέση αναλογίας φορολογικής φύσεως που να μπορεί να εκτιμηθεί. Κατά συνέπεια, συμπεραίνει η Δανική Κυβέρνηση, το τέλος ταξινομήσεως δεν είναι αντίθετο προς το άρθρο 95.

Η Δανική Κυβέρνηση υπογραμμίζει σχετικά ότι η ερμηνεία που δίνει στο άρθρο 95 δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι τα κράτη μέλη μπορούν ελεύθερα να καθορίζουν το ποσό του φόρου που επιβάλλουν στα εισαγόμενα προϊόντα, όταν καθ' υπόθεση δεν υφίσταται εγχώρια παραγωγή ομοειδών ή ανταγωνιστικών προϊόντων. Αν στη περίπτωση αυτή τα κράτη μέλη επιβάλλουν στα προϊόντα φόρους τόσο υψηλούς ώστε να καθιστούν αδύνατη ή να θίγουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, οι φόροι αυτοί μπορεί να είναι αντίθετοι προς την απαγόρευση των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου προς δασμούς αποτελέσματος των άρθρων 9 και 12.

Εξάλλου η Δανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι η νομολογία στην οποία αναφέρεται η Επιτροπή (συγκεκριμένα οι αποφάσεις Stier, Επιτροπή κατά Ιταλίας, και Co-Frutta) δεν συνηγορεί υπέρ του επιχειρήματος της Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο το άρθρο 95 εφαρμόζεται και στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει ανταγωνιστική εγχώρια παραγωγή.

Κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, η προαναφερθείσα απόφαση Stier αφορούσε ένα πολύ ειδικό πρόβλημα σχετικά με την επιβολή

εξισωτικής εισφοράς του φόρου κύκλου εργασιών επί των εισαγομένων προϊόντων για την αντιστάθμιση ενός σωρευτικού φόρου κύκλου εργασιών που εφαρμόζεται στην εσωτερική αγορά. Πράγματι, στην απόφαση Stier, το Δικαστήριο περιορίστηκε να αποφανθεί ότι μία τέτοια εξισωτική εισφορά επί των εισαγομένων προϊόντων έπρεπε να παραμείνει εντός του πλαισίου του ισχύοντος σωρευτικού και επαναληπτικού συστήματος φόρου προστιθεμένης αξίας.

Όσον αφορά τις αποφάσεις Επιτροπή κατά Ιταλίας και Co-Frutta, που προαναφέρθηκαν, η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι οι δύο αυτές υποθέσεις δεν αφορούσαν περίπτωση μη υπάρξεως οποιασδήποτε παραγωγής ομοειδών ανταγωνιστικών προϊόντων. Και οι δύο περιπτώσεις ενέπιπταν στο άρθρο 95, δεύτερο εδάφιο, εφόσον το Δικαστήριο είχε κρίνει ότι η εγχώρια παραγωγή φρούτων ανταγωνιζόταν τις εισαγόμενες μπανάνες, στις οποίες επιβαλλόταν ο φόρος αυτός.

Εξάλλου η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως εντάσσεται στο γενικό δανικό σύστημα τελών ταξινομήσεως για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Αυτό το σύστημα τελών ταξινομήσεως περιλαμβάνει διάφορες κατηγορίες (αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως, λεωφορεία, αυτοκίνητα μεταφορών, φορτηγά, μοτοσυκλέττες, ελκυστήρες) και διάφορους συντελεστές. Αυτό το σύστημα τελών ταξινομήσεως εφαρμόζεται καταρχήν τόσο στα εισαγόμενα αυτοκίνητα οχήματα όσο και στα αυτοκίνητα οχήματα εγχώριας κατασκευής. Στο πλαίσιο αυτό η Δανική Κυβέρνηση επισημαίνει το γεγονός ότι το Δικαστήριο δέχτηκε ότι το εθνικό σύστημα φορολογίας των αυτοκινήτων αποτελεί ανεξάρτητο φορολογικό σύστημα (βλέπε την υπόθεση 112/84, Humblot, Συλλογή 1985, σ. 1367, και την υπόθεση 433/85, Feldain, Συλλογή 1987, σ. 3521).

Για τον λόγο αυτό η Δανική Κυβέρνηση θεωρεί ότι, βάσει της αποφάσεως Stier, δεν πρέπει να γίνεται σύγκριση μεταξύ των τελών ταξινομήσεως των αυτοκινήτων και των άλλων τελών που επιβάλλονται επί των μη υποκειμένων σε άμεση φθορά προϊόντων καταναλώσεως (ηλεκτρικές σκούπες, πλυντήρια, ψυγεία, κουζίνες, δέκτες τηλεοράσεως κλπ.), σύγκριση στην οποία προβαίνει η Επιτροπή. Κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως δεν πρέπει να γίνεται ούτε σύγκριση του ΦΠΑ με έναν φόρο καταναλώσεως (τέλος ταξινομήσεως) επιβαλλόμενο επί συγκεκριμένου προϊόντος (των αυτοκινήτων), σύγκριση στην οποία επίσης προβαίνει η Επιτροπή.

Όσον αφορά τις συνέπειες του τέλους ταξινομήσεως επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, η Δανική Κυβέρνηση ανασκευάζει διάφορα επιχείρηματα που προβάλλει η Επιτροπή. Θεωρεί σχετικά ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων στη Δανία δεν είναι πολύ κατώτερος από αυτόν των άλλων κρατών μελών. Εξάλλου ο αριθμός αυτός συνδέεται με μία σειρά παραγόντων, όπως τα έξοδα χρήσεως των αυτοκινήτων, οι ανάγκες στον τομέα των μεταφορών, οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς, η μόδα, το περιβάλλον, κλπ.

Το γεγονός ότι λόγω της υψηλής τιμής των αυτοκινήτων οι καταναλωτές προσπαθούν να τα διατηρήσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα η διάρκεια χρήσεως των αυτοκινήτων στη Δανία πριν από την αντικατάστασή τους να είναι μεγαλύτερη από ό,τι στα λοιπά κράτη μέλη, είναι, κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, απόλυτα νόμιμο και αποτελεί εκδήλωση υγειούς οικονομικής διαχειρίσεως.

Δεν είναι αλήθεια, υπογραμμίζει η Δανική Κυβέρνηση, ότι οι εισαγωγείς αυτοκινήτων στη Δανία ακολουθούν πολιτική πωλήσεων αντίθετη προς τη λογική της αγοράς. Αντίθετα, συμμορφώνονται προς τη λογική αυτή προσπαθώντας να προσαρμοστούν στις συνθήκες ανταγωνισμού της δανικής αγοράς.

Η Δανική Κυβέρνηση εξάλλου θεωρεί ότι οι ισχυρισμοί της Επιτροπής όσον αφορά τις συνέπειες του τέλους ταξινομήσεως επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων διαψεύδονται από τα γεγονότα. Έτσι, οι στατιστικές που αφορούν τις νέες ταξινομήσεις αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών πιστοποιούν, κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, μία πολύ σημαντική άνθηση της δανικής αγοράς.

Β — *Επί του τέλους ταξινομήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων* οχημάτων

Η *Επιτροπή* παρατηρεί καταρχάς ότι το τέλος ταξινομήσεως επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στη Δανία υπολογίζεται βάσει κατ' αποκοπήν αξίας που δεν μπορεί ποτέ να είναι κατώτερη του 90 % της φορολογητέας αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου. Παρατηρεί στη συνέχεια ότι δεν απαιτείται νέο τέλος ταξινομήσεως για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράζονται στη Δανία. Είναι εξάλλου δύσκολο να γίνει δεκτό ότι το κατάλοιπο του φόρου επί των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στη δανική αγορά ισούται πάντοτε με το 90 % του φόρου επί του καινούργιου αυτοκινήτου.

Εξάλλου, το γεγονός ότι ορισμένες μάρκες αυτοκινήτων μπορούν, λόγω της αξίας τους για τους συλλέκτες ή ασυνήθων αυξήσεων της τιμής των αυτοκινήτων των επομένων ετών, να έχουν αμετάβλητη, ή και αυξημένη αξία, δεν μπορεί να δικαιολογήσει, κατά την άποψη της Επιτροπής, το προφανές γεγονός ότι η επιβολή επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τέλους ταξινομήσεως, η βάση του οποίου είναι τουλάχιστον ίση με το 90 % της αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου, αποτελεί προφανή υπερφορολόγηση των οχημάτων αυτών, σε σχέση με την υπολειπόμενη αξία του τέλους ταξινομήσεως σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα λίγων ετών που αγοράστηκαν στη δανική αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Η Επιτροπή υποστηρίζει, επιπλέον, ότι το γεγονός ότι δεν υπάρχει δανική παραγωγή αυτοκινήτων οχημάτων δεν σημαίνει ότι η Δανία δεν διαθέτει αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων. Υπενθυμίζει σχετικά ότι, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία, ένα προϊόν, αφής στιγμής εισαχθεί και εκτελωνιστεί, καθίσταται οριστικώς εθνικό προϊόν. Τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονται και αυτά που αγοράζονται επί τόπου αποτελούν επομένως προϊόντα ομοειδή ή ανταγωνιστικά, όταν έχουν ανάλογη ιπποδύναμη, ποιότητα και παλαιότητα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να είναι σύμφωνη προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, μια φορολογία διαφοροποιημένη κατά τον τρόπο αυτό πρέπει να πληροί τρεις προϋποθέσεις: α) να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια· β) να μην εισάγει άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις εις βάρος των εισαγομένων προϊόντων και γ) να μην έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των εθνικών προϊόντων εις βάρος των εισαγομένων ομοειδών προϊόντων ή των εισαγομένων προϊόντων υποκαταστάσεως.

Όσον αφορά αυτά τα τρία κριτήρια, η Επιτροπή θεωρεί:

α) ότι δεν υπάρχει αντικειμενικό κριτήριο που να επιτρέπει τον καθορισμό του τέλους ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα σε επίπεδο ανώτερο από την υπολειπόμενη αξία του αρχικώς καταβληθέντος τέλους ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράζονται στη δανική αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων·

β) ότι ο κανόνας σύμφωνα με τον οποίο η βάση του τέλους ταξινομήσεως που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα είναι τουλάχιστον ίση με το 90 % της τιμής του καινούργιου αυτοκινήτου οδηγεί στις περισσότερες περιπτώσεις σε φορολογία που δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων·

γ) ότι οι διατάξεις του νόμου αριθ. 13/85 περί τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων οχημάτων έχουν ως αποτέλεσμα την προστασία της δανικής αγοράς των μεταχειρισμένων οχημάτων.

Στη συνέχεια η Επιτροπή παρατηρεί ότι αν εφαρμοστεί η μέθοδος υπολογισμού της υπολειπόμενης αξίας του ΦΠΑ που καταβλήθηκε επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αντικειμένων, μέθοδο την οποία χρησιμοποίησε το Δικαστήριο στην απόφασή του της 21ης Μαΐου 1985, Schul II (47/84, Συλλογή 1985, σ. 1501), για να καθοριστεί αν συμβιβάζεται το τέλος ταξινομήσεως που επιβαρύνει ένα εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα με το υπολειπόμενο τμήμα του ίδιου τέλους που είναι ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου οχήματος που ταξινομήθηκε στη Δανία μερικά έτη νωρίτερα, διαπιστώνεται, κατά την αναλογική αυτή μείωση του τέλους που επιβάρυνε τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη Δανία, ότι ο κατ' αποκοπήν καθορισμός της βάσεως του φόρου που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα στο 90 ή 100 % της τιμής του καινούργιου οχήματος καταλήγει σε προφανή υπερφορολόγηση των οχημάτων αυτών.

Εξάλλου η Επιτροπή αναφέρεται στην απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Μαΐου 1987 επί της υποθέσεως Co-Frutta, που προαναφέρθηκε, για να επισημάνει ότι πρέπει να θεσπίζονται φορολογικοί κανόνες που να αποκλείουν κάθε φορολογική διάκριση εις βάρος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που έχουν κατασκευαστεί σε τρίτη χώρα και βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος (άρθρο 9 της Συνθήκης).

Κατά την άποψη της Επιτροπής, είναι τελείως αντίθετο προς τον σκοπό της Συνθήκης να εξασφαλίζεται φορολογία χωρίς διακρίσεις μόνο για τα μεταχειρισμένα οχήματα που κατασκευάστηκαν σε τρίτες χώρες, ενώ τα οχήματα που κατασκευάστηκαν στην Κοινότητα να μπορούν να επιβαρύνονται με τέλος, το ύψος του οποίου δεν μειώνεται αναλογικά, κατά τρόπο ώστε να αντιστοιχεί λογικά στο ποσό του τέλους ταξινομήσεως που εξακολουθεί να είναι ενσωματωμένο στην τιμή του μεταχειρισμένου οχήματος που αγοράστηκε στο δανικό έδαφος, όπου είχε προηγουμένως ήδη ταξινομηθεί.

Η Επιτροπή παρατηρεί ακόμη ότι η Δανία εισάγει σήμερα 15 000 έως 16 000 μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ετησίως, από τα οποία μόνο 150 έως 200 αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί, ενώ τα υπόλοιπα προορίζονται για άλλες χρήσεις (διάλυση, επαναχρησιμοποίηση των ανταλλακτικών, κλπ.). Από αυτό η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, λόγω της ακατάλληλης φορολογίας των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, υπάρχει πραγματική σχέση ανταγωνισμού μεταξύ των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και των δανικών συνεργείων που επισκευάζουν τα υπάρχοντα αυτοκίνητα στη Δανία. Αυτή η σχέση ανταγωνισμού, υπογραμμίζει η Επιτροπή, ενισχύεται από το γεγονός ότι δεν επιβάλλεται τέλος ταξινομήσεως στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονται στη Δανία για διάλυση.

Η *Δανική Κυβέρνηση* εκθέτει ότι λόγω της ίδιας της φύσεώς του το τέλος ταξινομήσεως εφαρμόζεται μόνο στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και όχι στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που βρίσκονται στη δανική αγορά, για τα οποία το τέλος καταβλήθηκε ήδη όταν ταξινομήθηκαν ως καινούργια αυτοκίνητα. Κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως δεν υπάρχει πραγματική διάκριση υπέρ των δανικών προϊόντων, εφόσον δεν υπάρχει δανική παραγωγή αυτοκινήτων και όλα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προέρχονται από το εξωτερικό. Η Δανική Κυβέρνηση αμφισβητεί σχετικά την παρατήρηση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράζονται στην εθνική αγορά και τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα είναι ομοειδή ή ανταγωνιστικά προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 95, διότι και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται για αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν στο εξωτερικό.

Η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει στη συνέχεια ότι οι πραγματικές σχέσεις ανταγωνισμού αναπτύσσονται μεταξύ των εισαγομένων καινούργιων αυτοκινήτων και των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Μία τροποποίηση του τέλους ταξινομήσεως που θα ελάμβανε τη μορφή μειώσεως του δασμού που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα θα επέφερε επομένως αύξηση των εισαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων εις βάρος των εισαγωγών καινούργιων οχημάτων.

Η Δανική Κυβέρνηση αμφισβητεί, εξάλλου, το επιχείρημα της Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο η μέθοδος υπολογισμού της υπολειπομένης αξίας του ΦΠΑ που καταβλήθηκε επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αντικειμένων, την οποία χρησιμοποίησε το Δικαστήριο στην προαναφερθείσα απόφαση Schull II, μπορεί να εφαρμοστεί πλήρως στην προκειμένη περίπτωση.

Πράγματι, κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, η απόφαση Schull II αφορούσε την επιβολή ΦΠΑ επί μεταχειρισμένων αντικειμένων που διαπραγματεύονταν ιδιώτες, συγκεκριμένα τον υπολογισμό της υπολειπομένης αξίας του ΦΠΑ που καταβλήθηκε στη χώρα εξαγωγής. Η προκειμένη περίπτωση είναι, κατά την άποψη της Δανικής Κυβερνήσεως, τελείως διαφορετική, διότι αφορά τη σύγκριση ενός τέλους επιβαλλομένου επί εισαγομένων προϊόντων με την υπολειπομένη αξία ενός τέλους επιβαλλομένου επί μεταχειρισμένων αγαθών που αγοράστηκαν στη χώρα εισαγωγής.

Όσον αφορά τα επιχειρήματα της Επιτροπής σύμφωνα με τα οποία πρέπει να θεσπίζονται κανόνες φορολογίας που να αποκλείουν κάθε φορολογική διάκριση εις βάρος των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που κατασκευάστηκαν σε τρίτη χώρα και που βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος, η Δανική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι οι δανικοί κανόνες περί του τέλους ταξινομήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που κατασκευάστηκαν σε τρίτες χώρες και στη συνέχεια εισήχθησαν για να τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία σε ένα κράτος μέλος. Αυτό προκύπτει από το άρθρο 11 του νόμου αριθ. 13/85.

Τέλος η Δανική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι είναι απολύτως δικαιολογημένο ένα μέρος των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων να χρησιμοποιείται για την παροχή ανταλλακτικών. Εξάλλου η Δανική Κυβέρνηση δεν βλέπει με ποιον τρόπο το γεγονός ότι μια μείωση του τέλους ταξινομήσεως των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων θα επέφερε αύξηση των εισαγωγών των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων εις βάρος των εισαγωγών καινούργιων αυτοκινήτων θα μετέβαλε τη σχέση — την οποία επέκρινε η Επιτροπή — μεταξύ της εισαγωγής καινούργιων αυτοκινήτων και της συντηρήσεως των παλιών αυτοκινήτων.

M. Díez de Velasco
εισηγητής δικαστής