DOMSTOLENS DOM
5. april 1990 *

I sag C-132/88,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, ved Georgios Kremlis, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget, bistået af S. Karalis, justitssekretær ved Den Hellenske Republiks øverste forvaltningsdomstol, og med valgt adresse i Luxembourg på deres kontoradresse, Centre Wagner, Kirchberg,

sagsøger,

mod

Den Hellenske Republik, ved de juridiske medarbejdere i Udenrigsministeriets Afdeling for EF-anliggender M. Zorbala og advokat P. Minonopoulos, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg på Den Græske Ambassade, 117, Val Sainte-Croix,

sagsøgt,

hvori der er nedlagt påstand om, at det i medfør af EØF-Traktatens artikel 169 statueres, at Den Hellenske Republik har tilsidesat sine forpligtelser efter Traktatens artikel 95, stk. 1, idet den gennem opkrævning af en særlig forbrugsafgift og en særlig supplerende enhedsafgift har indført og opretholdt en afgiftsordning, som indebærer forskelsbehandling af automobiler med et cylindervolumen på over 1 800 cm^3, der indføres fra de øvrige medlemsstater,

har

* Processprog: græsk.

DOMSTOLEN,

sammensat af præsidenten O. Due, afdelingsformændene C. N. Kakouris og M. Zuleeg, samt dommerne R. Joliet, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias og F. Grévisse,

generaladvokat: J. Mischo
justitssekretær: assisterende justitssekretær J. A. Pompe

på grundlag af retsmøderapporten og efter mundtlig forhandling den 17. januar 1990,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 22. februar 1990,

afsagt følgende

Dom

1 Ved stævning, indgivet til Domstolens Justitskontor den 10. maj 1988, har Kommissionen i medfør af EØF-Traktatens artikel 169 anlagt sag med påstand om, at det statueres, at Den Hellenske Republik har tilsidesat sine forpligtelser efter Traktatens artikel 95, stk. 1, idet den gennem opkrævning af en særlig forbrugsafgift og en særlig supplerende enhedsafgift har indført og opretholdt en afgiftsordning, som indebærer forskelsbehandling af automobiler med et cylindervolumen på over 1 800 cm³, der indføres fra de øvrige medlemsstater.

2 Kommissionen har påtalt to forhold ved den græske afgiftsordning for personbiler, nemlig ordningen om den særlige forbrugsafgift og ordningen om den særlige supplerende enhedsafgift.

3 De nærmere regler vedrørende den særlige forbrugsafgift, der var gældende på det tidspunkt, da nærværende sag blev anlagt, fremgår af en ændring af lov nr. 363 af

22. juni 1976 om afgiftsordningen for personbiler (græsk statstidende A 152), som blev gennemført i 1986 ved artikel 43 i lov nr. 1676 (græsk statstidende A 204). Afgiften skal betales ved køb eller indførsel af en bil, uanset om den er ny eller brugt. Afgiften udgør en vis procentdel af bilens salgspris excl. afgifter. Reglerne om beregning af afgiften er udformet på en sådan måde, at den nævnte procentdel stiger med bilens cylindervolumen. Progressionen er imidlertid ikke konstant: For det første er progressionen større for biler på over 1 200 cm³ end under, og den er endnu mere udtalt, når cylindervolumenet overstiger 1 800 cm³, end under denne grænse; endvidere er der et spring i afgiften ved 1 201 cm³ og et endnu større spring ved 1 801 cm³.

4 Reglerne om den særlige supplerende enhedsafgift findes i artikel 3 i ovennævnte lov nr. 363 af 22. juni 1976. Afgiften skal betales, når en bil registreres første gang, og omfatter både nye og brugte biler. Den er angivet i drachmer (DR). Som den særlige forbrugsafgift er også denne afgift progressiv i forhold til bilens cylindervolumen. I to henseender er progressionen ikke konstant: For det første stiger afgiften fra og med 1 201 cm³ og endnu mere fra og med 1 801 cm³; endvidere springer afgiften med mere end 50% fra 1 800 til 1 801 cm³.

5 Ved skrivelse af 16. september 1986 meddelte Kommissionen Den Hellenske Republik, at afgiftsordningen for personbiler, som omfatter de ovenfor nævnte to afgifter, efter Kommissionens opfattelse er i strid med Traktatens artikel 95.

6 Kommissionen understregede i den forbindelse først, at der i Grækenland kun fremstilles biler med et cylindervolumen på under 1 600 cm³. Kommissionen anførte, at Domstolen i dommen af 9. maj 1985, Humblot (112/84, Sml. 1985, s. 1367) udtalte, at en betingelse for, at en progressiv afgift på biler ikke har diskriminatorisk eller beskyttende virkning, er, at den er baseret på objektive kriterier og har afbalancerede afgiftstrin. Kommissionen har fastholdt, at hverken den særlige forbrugsafgift eller den særlige supplerende enhedsafgift opfylder disse betingelser. Intet objektivt kriterium kan begrunde den meget høje afgift, som rammer biler med et cylindervolumen på over 1 800 cm³, idet alle biler er lignende varer, uanset cylindervolumen.

7 For det andet har Kommissionen anført, at Den Hellenske Republik i medfør af ovennævnte lov nr. 363 af 22. juni 1976 begunstiger salget af indenlandsk fremstillede brugte biler. I nævnte lov beregnes den afgiftspligtige værdi af indførte, brugte biler på den måde, at prisen for de tilsvarende nye biler nedskrives i forhold til bilens alder, nemlig med 5% pr. år, idet nedskrivningen dog ikke kan overstige 20%. Da den faktiske værdiforringelse ifølge Kommissionen er langt større end den, der lægges til grund efter denne ordning med nævnte maksimale nedskrivning, bliver den afgiftspligtige værdi for indførte, brugte biler for høj.

8 I åbningsskrivelsen anmodede Kommissionen Den Hellenske Republik om at fremkomme med sine bemærkninger til de forskellige klagepunkter inden for en frist på to måneder.

9 I skrivelse af 15. december 1986 bestred Den Hellenske Republik Kommissionens klagepunkter. Regeringen understregede, at de to afgifter uden forskel rammer indenlandsk fremstillede og indførte biler, og efter et objektivt kriterium, nemlig cylindervolumenet. Regeringen anførte nærmere, at biler med et cylindervolumen på over 1 800 cm^3 i Grækenland må betragtes som luksusvarer, der er forbeholdt personer med usædvanligt høje indtægter, hvorfor sådanne biler lovligt kunne pålægges en ganske betydelig afgift. Det græske vejnets dårlige tilstand og de forureningsproblemer, Grækenland slås med, kan ifølge den græske regering begrunde, at man via afgiftslovgivningen søger at hindre salg af biler med et højt cylindervolumen. Den græske regering anførte endvidere, at afgiften ikke alene stiger voldsomt for biler på over 1 800 cm^3, men også for biler på over 1 200 cm^3. Da de fleste af de biler, der fremstilles i Grækenland, har et cylindervolumen på 1 300 cm^3, er den omtvistede afgiftsordning ikke udformet på en sådan måde, at indenlandsk fremstillede biler beskyttes.

10 I den begrundede udtalelse, som Kommissionen fremsatte den 21. september 1987, og i det svar, som Den Hellenske Republik fremsendte den 30. november 1987, fastholdt de to parter deres respektive synspunkter.

11 Med hensyn til en mere fyldestgørende redegørelse for national lovgivning, retsforhandlingernes forløb samt parternes anbringender og argumenter henvises til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales derfor kun i det følgende, såfremt det er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

12 Det skal først undersøges, om klagepunktet vedrørende fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi for indførte, brugte biler er omfattet af sagen.

13 På forespørgsel herom fastholdt Kommissionen under retsmødet, at dette klagepunkt, som den havde fremsat i åbningsskrivelsen og i den begrundede udtalelse, var blevet gentaget i stævningen. Kommissionen henviste i den forbindelse til afsnit 22 i stævningen, hvori den gør gældende, at »ovennævnte bemærkninger mutatis mutandis også gælder for brugte biler«.

14 Det må i den forbindelse fastslås, at bemærkningerne før afsnit 22 i stævningen vedrører progressionen i den særlige forbrugsafgift og den særlige supplerende enhedsafgift, men ikke spørgsmålet om fastsættelse af den afgiftspligtige værdi på indførte, brugte biler.

15 Da Kommissionen ikke i stævningen har fremført argumenter til støtte for klagepunktet vedrørende fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi for indførte, brugte biler, findes det ufornødent at tage stilling til dette klagepunkt. Sagen omfatter herefter kun klagepunktet vedrørende det brud i progressionen, som den særlige forbrugsafgift og den særlige supplerende enhedsafgift udviser, når cylindervolumenet passerer 1 800 cm^3-grænsen.

16 Hertil har Den Hellenske Republik under skriftvekslingen gjort gældende, at de grænser, som anvendes for de pågældende to afgifter, det vil sige 1 200 cm^3 og 1 800 cm^3, er objektivt begrundede, idet de afspejler de sociale forhold i Grækenland og, til en vis grad, i Europa: biler med et cylindervolumen på 1 200 cm^3 og derunder er beregnet for personer med beskedne indkomster, biler med et cylindervolumen på mellem 1 201 og 1 800 cm^3 købes af personer med middelindkomster, og biler, hvis cylindervolumen overstiger 1 800 cm^3, er forbeholdt personer med meget store indkomster, ikke mindst i Grækenland.

17 Hertil bemærkes, at Domstolen ikke med hjemmel i Traktatens artikel 95 kan tage stilling til, om et afgiftsniveau, som medlemsstaterne ud fra socialpolitiske overvejelser måtte indføre for bestemte produkter, er for højt. Som Domstolen har fast-

slået, bl. a. i den ovenfor nævnte dom af 9. maj 1985 i Humblot-sagen, præmisserne 12 og 13, og i dom af 16. december 1986, Kommissionen mod Italien, præmisserne 8 og 10 (sag 200/85, Sml. 1986, s. 3953), kan medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin frit for produkter som biler indføre en afgiftsordning, hvis satser stiger progressivt efter et objektivt kriterium som f.eks. cylindervolumenet, idet det dog er en betingelse, at et sådant afgiftssystem ikke har nogen diskriminatorisk eller beskyttende virkning.

18 Det skal i den sammenhæng understreges, at en afgiftsordning ikke kan anses for diskriminatorisk, blot fordi det kun er indførte produkter, bl. a. fra andre medlemsstater, der pålægges den højeste afgift (jfr. dom af 14. januar 1981, Chemial Farmaceutici mod DAF, præmis 18, sag 140/79, Sml. 1981, s. 1).

19 Ved afgørelsen af, om den særlige forbrugsafgift og den særlige supplerende enhedsafgift har diskriminatorisk eller beskyttende virkning, skal det undersøges, om de nævnte afgifter medfører, at forbrugerne undlader at købe biler med et cylindervolumen på over 1 800 cm^3, der alle fremstilles i udlandet, og i stedet vælger biler, der fremstilles i Grækenland.

20 Hvis det antages, at den omtvistede afgiftsordning medfører, at visse forbrugere faktisk undlader at købe biler med et cylindervolumen på over 1 800 cm^3, vil forbrugerne vælge enten en bil med et cylindervolumen på mellem 1 600 og 1 800 cm^3 eller en bil med et cylindervolumen på under 1 600 cm^3. Alle modeller i førstnævnte gruppe fremstilles i udlandet, mens den anden gruppe omfatter både udenlandsk og græsk fremstillede biler. Kommissionen findes herefter ikke at have påvist, på hvilken måde den omtvistede afgiftsordning skulle kunne fremme salget af græsk fremstillede biler.

21 Sagsøgte vil herefter være at frifinde.

Sagens omkostninger

22 Ifølge procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den part, der taber sagen, til at afholde sagens omkostninger. Kommissionen har tabt sagen og bør derfor betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN

1) Sagsøgte frifindes.

2) Kommissionen betaler sagens omkostninger.

Due Kakouris Zuleeg

Joliet Moitinho de Almeida Rodríguez Iglesias Grévisse

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 5. april 1990.

J.-G. Giraud
Justitssekretær

O. Due
Præsident