GOMES VALENTE

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ NIAL FENNELLY

της 21ης Σεπτεμβρίου 2000 [1]

1. Το γεγονός ότι η Επιτροπή, αφού κίνησε διαδικασία κατά παραβάσεως αφορώσα εθνικές νομοθετικές διατάξεις, ακολούθως την σταμάτησε υπό το φως τροποποιήσεων που επήλθαν σ' αυτή τη νομοθεσία, επηρεάζει την υποχρεώση δικαστηρίου, κατά των αποφάσεων του οποίου δεν χωρεί ένδικο μέσο του εθνικού δικαίου, να παραπέμψει στο Δικαστήριο ζήτημα συμφωνίας των νεωτέρων αυτών διατάξεων προς τη Συνθήκη; Απαιτεί το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ, στο εξής: άρθρο 95) από ένα κράτος μέλος να λαμβάνει υπόψη την πραγματική απόσβεση της αγοραίας αξίας ενός εισαγομένου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, κατά την αποτίμησή της εν όψει επιβολής τελών εγγραφής του στα μητρώα, ή μπορεί αυτό να εκτιμά την απόσβεση της αξίας του σύμφωνα με κλίμακα στηριζόμενη αποκλειστικά στον κυλινδρισμό και την παλαιότητα του οχήματος; Αυτά είναι τα βασικά ζητήματα που ανακύπτουν στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Supremo Tribunal Administrativo [Ανώτατο Διοικητικό Δικαστήριο] (Πορτογαλία) στις 7 Οκτωβρίου 1998.

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

2. Κατόπιν της αποφάσεως του Δικαστηρίου στην υπόθεση Επιτροπή κατά Δανίας [2], η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 226 ΕΚ, στο εξής: άρθρο 169) κατά της Πορτογαλίας για τις φορολογικές της ρυθμίσεις επί των αυτοκινήτων που εισάγονται μεταχειρισμένα. Η νομοθεσία αυτή τροποποιήθηκε το 1994, ώστε να καθιστά δυνατή την προοδευτική μείωση του φόρου που οφείλεται για την πρώτη εγγραφή των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στα μητρώα, σύμφωνα με ένα σύστημα παρόμοιο με εκείνο που ίσχυε κατά τον κρίσιμο για την παρούσα υπόθεση χρόνο (βλ. παράγραφο 6 κατωτέρω). Υπό το πρίσμα αυτής της τροποποιήσεως, η Επιτροπή σταμάτησε τη διαδικασία· κατόπιν, όμως, καταγγελιών που είχε λάβει εν τω μεταξύ, η Επιτροπή κίνησε νέα διαδικασία παραβάσεως, απευθύνοντας στις πορτογαλικές αρχές έγγραφη όχληση στις 15 Μαΐου 1998.

3. Στο διατακτικό της αποφάσεως στην υπόθεση C-345/93, Nunes Tadeu [3], η οποία αφορούσε τη νομοθεσία που ίσχυε πριν από τις τροποποιήσεις του 1994, το Δικαστήριο έκρινε ότι:

«Η εκ μέρους κράτους μέλους είσπραξη φόρου επί των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως άλλου κράτους μέλους αντιβαίνει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ, όταν το ποσό του φόρου, υπολογιζό-

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

2 — Απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88 (Συλλογή 1990, σ. I-4509).

3 — Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1995 (Συλλογή 1995, σ. I-479).

μενο χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος, υπερβαίνει το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του πρώτου κράτους.»

4. Ο αναιρεσείων της κύριας δίκης, όταν εισήγαγε από τη Γαλλία στην Πορτογαλία μια μεταχειρισμένη BMW 325 TD, κυλινδρισμού 2 497 cm^3, υποχρεώθηκε να καταβάλει, για την εγγραφή του οχήματος στα μητρώα, φόρο ύψους 1 856 994 εσκούδων (στο εξής: PTE), σύμφωνα με βεβαίωση που εκδόθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 1996. Σύμφωνα με το Supremo Tribunal Administrativo, το όχημα είχε ημερομηνία πρώτης εγγραφής στα μητρώα 2 Φεβρουαρίου 1991 και, επομένως, υπολογίστηκε ως όχημα με διάρκεια χρήσεως μεταξύ πέντε και έξι ετών. Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το επίδικο όχημα είχε εγγραφεί, στην πραγματικότητα, για πρώτη φορά στα μητρώα στις 2 Δεκεμβρίου 1991 και ότι, κατά τον χρόνο της εισαγωγής του, δεν μπορούσε να έχει συμπληρώσει χρήση άνω των πέντε ετών. Η διάσταση αυτή δεν ασκεί ουσιώδη επιρροή στα ζητήματα τα οποία οφείλει να εξετάσει το Δικαστήριο για ν' απαντήσει στην υποβληθείσα αίτηση.

5. Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 4, του Decreto-Lei 40/93, της 18ης Φεβρουαρίου 1993, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 10-B/96, της 23ης Μαρτίου 1996, τα καινούργια ελαφρά επιβατηγά οχήματα που εισάγονταν στην Πορτογαλία από άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας υπέκειντο σε φόρο αυτοκινήτου στηριζόμενο στον κυλινδρισμό της μηχανής. Ο ίδιος φόρος εβάρυνε και τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα, υποκείμενος όμως σε μείωση, η οποία προέκυπτε από τον ακόλουθο πίνακα:

Έτη χρήσεως	Μείωση φόρου
Από 1 έως 2 έτη	18 %
Από 2 έως 3 έτη	24 %
Από 3 έως 4 έτη	32 %
Από 4 έως 5 έτη	41 %
Από 5 έως 6 έτη	49 %
Από 6 έως 7 έτη	55 %
Από 7 έως 2 έτη	61 %
Άνω των 8 ετών	67 %

6. Η προσφυγή του αναιρεσείοντος κατά της βεβαιώσεως με την αιτιολογία ότι οι εθνικές διατάξεις αντέβαιναν στο άρθρο 95 απορρίφθηκε πρωτοδίκως. Κατόπιν ασκήσεως αναιρέσεως, το Supremo Tribunal Administrativo υιοθέτησε τα κάτωθι ερωτήματα, τα οποία είχε προτείνει ο αναιρεσείων:

«1ον Εγγυάται την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων έναντι του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων (εν προκειμένω αυτοκινήτων) και συνάδει προς το άρθρο 95, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ μια νομοθεσία, όπως η πορτογαλική, που φορολογεί με ενιαίο συντελεστή τα ελαφρά επιβατικά αυτοκίνητα που εισάγονται μεταχειρισμένα, με βάση και μόνον τον κυλινδρισμό του οχήματος, με έκπτωση ποσοστού 18 %, 24 %, 32 %, 41 %, 49 %, 55 %, 61 % και 67 % (αναλόγως

του αν το εισαγόμενο όχημα έχει παλαιότητα χρήσεως ενός έως δύο, δύο έως τριών, τριών έως τεσσάρων, τεσσάρων έως πέντε, πέντε έως έξι, έξι έως επτά ή επτά έως οκτώ ετών) επί του φόρου που θα καταβαλλόταν για καινούργιο όχημα (εισαγόμενο ή αγοραζόμενο στην εγχώρια αγορά), ούτως ώστε για όχημα με παλαιότητα χρήσεως άνω των οκτώ ετών να πρέπει να καταβληθεί το 33 % του φόρου αυτοκινήτου που θα καταβαλλόταν για καινούργιο όχημα (εισαγόμενο ή αγοραζόμενο στην εγχώρια αγορά), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη, σε καμμία από τις παραπάνω περιπτώσεις, οι λοιποί παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάζουν την αξία ενός αυτοκινήτου, όπως, μεταξύ άλλων, τα διανυθέντα χιλιόμετρα, η κατάσταση συντηρήσεως ή ο τύπος;

2ον Συνάδει προς το άρθρο 95, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ μια νομοθετική εθνική διάταξη, κατά την οποία ο φόρος που επιβαρύνει το εισαγόμενο προϊόν και ο φόρος που επιβαρύνει το ομοειδές εγχώριο προϊόν υπολογίζονται με διαφορετικό τρόπο: ο φόρος αυτοκινήτου του οχήματος που εισάγεται μεταχειρισμένο υπολογίζεται βάσει του κυλινδρισμού του, με έκπτωση συναρτήσει των ετών χρήσεως και μόνον, ενώ στις συναλλαγές επί ομοειδούς μεταχειρισμένου οχήματος που γίνονται στην εγχώρια αγορά δεν καταβάλλεται φόρος αυτοκινήτου (διότι, εφόσον ο φόρος είναι μονοφασικός, καταβάλλεται άπαξ μόνον, όταν το όχημα τίθεται καινούργιο σε κατανάλωση), καίτοι είναι βέβαιον ότι το τίμημά του ενδέχεται να εξακολουθεί να ενσωματώνει ένα υπολειπόμενο κλάσμα αυτού του φόρου, αν δεν έχει πάνω από τέσσερα έως πέντε έτη χρήσεως, κλάσμα αβεβαίου πάντως ύψους, που δεν διαχωρίζεται από το τίμημα αγοράς, ούτε είναι δυνατόν να διαχωριστεί, διότι, μεταξύ άλλων πιθανών λόγων, η αγορά μεταχειρισμένου οχήματος εντός της χώρας δεν υπόκειται σε φόρο αυτοκινήτου;

3ον Δύναται, υπό το πρίσμα του άρθρου 95, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ, να θεωρηθεί ότι ένα τέτοιο σύστημα δεν μπορεί να καταλήξει, έστω και σε ορισμένες μόνον περιπτώσεις, σε βαρύτερη φορολόγηση του εισαγομένου προϊόντος και ότι είναι ρυθμισμένο κατά τρόπον ώστε ν' αποκλείεται πάντοτε η πιθανότητα ένα εισαγόμενο αυτοκίνητο να φορολογηθεί βαρύτερα απ' ό,τι ένα εγχώριο ομοειδές αυτοκίνητο;

4ον Δύναται, υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου, να θεωρηθεί ένα τέτοιο σύστημα αρκούντως διαφανές, ούτως ώστε να καθιστά δυνατόν να κριθεί αντικειμενικώς αν το φορολογικό βάρος που επιβάλλεται σε εισαγόμενο αυτοκίνητο υπερβαίνει εκείνο που επιβάλλεται σε εγχώριο ομοειδές αυτοκίνητο;

5ον Δύναται, υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου, να εφαρμοστεί ένα τέτοιο σύστημα κατά δίκαιο τρόπο στα προϊόντα της εγχώριας αγοράς και στα εισαγόμενα προϊόντα;»

7. Συνεπώς, το Supremo Tribunal Administrativo υπέβαλε στο Δικαστήριο, με διάταξη

της 7ης Οκτωβρίου 1998, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Ασκούν επιρροή τα ζητήματα τα οποία εγέρθηκαν στην παρούσα υπόθεση από τον αναιρεσείοντα και περιγράφονται παραπάνω; Τί λύση δίδεται στο κοινοτικό δίκαιο στα ζητήματα αυτά;

2) Σημαίνει κατ' ανάγκην η πραγματική απόσβεση της αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων, στην οποία αναφέρεται η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-345/93, Nunes Tadeu, ότι πρέπει να γίνεται αποτίμηση ή πραγματογνωμοσύνη για κάθε όχημα, ή μπορεί να υπολογιστεί κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο μέσω οριζομένου κατά νόμον κριτηρίου;

3) Αν η Επιτροπή παραιτείται συγκεκριμένης προσφυγής κατά παραβάσεως κράτους μέλους, διότι κρίνει ότι η νέα εθνική νομοθεσία συμμορφώθηκε προς το κοινοτικό δίκαιο, απαλλάσσεται ένα ανώτατο εθνικό δικαστήριο, βάσει της ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου και του εθνικού δικαίου την οποία έδωσε η Επιτροπή, της υποχρεώσεως που υπέχει από το άρθρο 177 της Συνθήκης να ζητεί από το Δικαστήριο την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, ώστε να δύναται να εκδικάσει την υπόθεση σύμφωνα με την ερμηνεία την οποία έδωσε η Επιτροπή;»

8. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο αναιρεσείων της κύριας δίκης, η Φινλανδία, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία και η Επιτροπή· μόνον οι δύο τελευταίες εκπροσωπήθηκαν επ'ακροατηρίου.

II – Ανάλυση

α) *Οι υποχρεώσεις του Supremo Tribunal Administrativo εκ του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ)*

9. Το τρίτο από τα ερωτήματα που υποβάλλει το Supremo Tribunal Administrativo αφορά την έκταση της υποχρεώσεως ενός εθνικού δικαστηρίου, κατά των αποφάσεων του οποίου δεν χωρεί ένδικο μέσο του εθνικού δικαίου, να παραπέμψει στο Δικαστήριο το ζήτημα αν ορισμένες εθνικές διατάξεις συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο· αφορά επίσης το αν την υποχρέωση αυτή επηρεάζει το γεγονός ότι η Επιτροπή σταμάτησε μια διαδικασία παραβάσεως, την οποία είχε κινήσει προηγουμένως για τις ίδιες διατάξεις. Το Supremo Tribunal Administrativo εκθέτει ότι, όταν σε προηγούμενη υπόθεση ανέκυψε ζήτημα σχετικό με την ίδια νομοθεσία, δεν το παρέπεμψε στο Δικαστήριο, θεωρώντας ότι οι πορτογαλικές διατάξεις του 1994 συμβάδιζαν με το άρθρο 95. Επομένως, επιχειρηματολόγησε ότι, «αν μια απόφαση της Επιτροπής δύναται να απαλλάσσει ένα ανώτατο δικαστήριο της υποχρεώσεως υποβολής προδικαστικού ερωτήματος, [...] το παρόν Supremo Tribunal

Administrativo καλώς ενήργησε στην απόφαση την οποία εξέδωσε στην υπόθεση 22.396 της 1.7.98. Διαφορετικά, υπάρχει παράβαση του άρθρου 177 της Συνθήκης. Εν πάση περιπτώσει, έχει σημασία να αποσαφηνισθεί το ζήτημα, ώστε στο μέλλον το παρόν Supremo Tribunal Administrativo να συμμορφώνεται προς την υποχρέωση που υπέχει από το άρθρο 177 της Συνθήκης.»

10. Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί καθοδήγηση ως προς την ερμηνεία του άρθρου 177 της Συνθήκης (στο εξής: άρθρο 177) και τη σημασία μιας αποφάσεως της Επιτροπής να μη συνεχίσει διαδικασία παραβάσεως βάσει του άρθρου 169. Λογικό φαίνεται να εξετασθεί το ερώτημα αυτό πρώτο, πριν από τα λοιπά ουσιαστικού δικαίου ζητήματα ερμηνείας του άρθρου 95. Είναι αλήθεια ότι τα ερωτήματα ως προς τα ζητήματα ουσιαστικού δικαίου δεν διατυπώνεται κατά τρόπο που να προϋποθέτει αρνητική απάντηση του τρίτου ερωτήματος και ότι μπορεί να φανεί ότι δεν είναι αναγκαία η απάντηση. Το αιτούν δικαστήριο λέει ότι η απάντηση του τρίτου ερωτήματος θα του επιτρέψει να αξιολογήσει τη δική του απόφαση σε μια παρελθούσα υπόθεση και να εφαρμόζει ορθά το άρθρο 177 στο μέλλον, πράγμα, κατά την άποψή μου, θεμιτό. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όταν ένα ζήτημα κοινοτικού δικαίου — όπως διατυπώνεται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 177 — εγείρεται ενώπιον δικαστηρίου τελευταίου βαθμού, το δικαστήριο αυτό δεν έχει την ευχέρεια να μη ζητήσει την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, αλλά «οφείλει να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο».

11. Κατά την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Fornasar κ.λπ., «κατά πάγια νομολογία, μόνον στα εθνικά δικαστήρια, τα οποία έχουν επιληφθεί της διαφοράς και πρέπει να αναλάβουν την ευθύνη της εκδοθησομένης αποφάσεως, εναπόκειται να εκτιμούν, εν όψει των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών κάθε υποθέσεως, τόσο το αν είναι αναγκαία η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να είναι σε θέση να αποφανθούν, όσο και τη λυσιτέλεια των υποβαλλομένων στο Δικαστήριο ερωτημάτων. Η απόρριψη αιτήσεως εθνικού δικαστηρίου είναι δυνατή μόνον όταν είναι πρόδηλον ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου ή η εξέταση του κύρους ενός κοινοτικού κανόνα, που ζητούνται από το δικαστήριο αυτό, ουδεμία σχέση έχουν με το υποστατό ή με το αντικείμενο της κύριας δίκης» [4].

12. Στην παρούσα υπόθεση, κανένας από τους διαδίκους που κατέθεσαν παρατηρήσεις δεν υποστήριξε ότι το ερώτημα βάσει του άρθρου 177 είναι απαράδεκτο. Ούτε μπορεί, κατά την άποψή μου, να υποστηριχθεί ότι η ερμηνεία του άρθρου 177 προδήλως «ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της κύριας δίκης». Εδώ, το αιτούν δικαστήριο στήριξε την απόφασή του να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ουσιαστικού δικαίου ζητήματα σε ερμηνεία των υποχρεώσεών του εκ της διατάξεως αυτής, η οποία διαφέρει εκείνης την οποία είχε υιοθετήσει σε άλλη προγενέστερη υπόθεση. Θέτοντας στην παρούσα υπόθεση ζήτημα άρθρου 177, το αιτούν δικαστήριο θέλει να μάθει αν η άποψη την οποία δέχθηκε στην παρούσα υπόθεση είναι ορθή, και δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να ερευνήσει τους λόγους για τους οποίους ζητεί σχετικώς καθοδήγηση. Ούτε μπορεί να λεχθεί ότι πρόκειται περί υποθε-

4 — Απόφαση της 22ας Ιουνίου 2000, C-318/98 (Συλλογή 2000, σ. I-4785, σκέψη 27).

τικού ζητήματος, απλώς και μόνον επειδή το ερώτημα παρατάσσεται παράλληλα με τα ερωτήματα ουσιαστικού δικαίου· το ζήτημα της εκτάσεως της υποχρεώσεως του Supremo Tribunal Administrativo να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ανέκυψε φυσιολογικά, κατά τη διάρκεια γνήσιας δικαστικής διαφοράς. Η επιλογή του αιτούντος δικαστηρίου μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να δικαιολογηθεί από λόγους οικονομίας της δίκης. Διαφορετικά, το εθνικό δικαστήριο θα υπέβαλλε πρώτα το ζήτημα των υποχρεώσεών του εκ του άρθρου 177 χωριστά και, μόνο σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως θα υπέβαλλε, ακολούθως, τα ζητήματα ουσιαστικού δικαίου, με όλη την καθυστέρηση που θα επέφερε αναπόφευκτα κάτι τέτοιο.

13. Υπ' αυτές τις περιστάσεις, επομένως, το Δικαστήριο πρέπει να απαντήσει στο τρίτο ερώτημα. Η απάντηση είναι, ούτως ή άλλως, σχετικά απλή. Η απόφαση της Επιτροπής να μη συνεχίσει διαδικασία παραβάσεως, έστω και αν στηρίζεται στη διαπίστωση ότι συγκεκριμένο σύνολο διατάξεων έχει καταστεί πλέον σύμφωνο προς τη Συνθήκη, κατ' ουδένα τρόπο επηρεάζει την υποχρέωση εθνικού δικαστηρίου τελευταίου βαθμού εκ του τρίτου εδαφίου του άρθρου 177 να υποβάλει στο Δικαστήριο ζήτημα κοινοτικού δικαίου που ενδέχεται να ανακύψει. Από το άρθρο 169 σαφώς προκύπτει ότι «η Επιτροπή δεν είναι υποχρεωμένη να κινήσει διαδικασία κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, αλλά ότι αντίθετα διαθέτει διακριτική ευχέρεια» [5]. Ενώ η διαπίστωση ότι κράτος μέλος παραβαίνει τις υποχρεώσεις του αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την κίνηση τέτοιας διαδικασίας, η παύση της δεν προϋποθέτει τη διαπίστωση ότι το κράτος μέλος έχει συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις του· μια τέτοια απόφαση ενδέχεται να χρωματίζεται από πολιτικές ή πρακτικές θεωρήσεις, οι οποίες παραμένουν εκτός της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου. Εν πάση περιπτώσει, ο κρίσιμος λόγος είναι ότι η άποψη της Επιτροπής ότι η νομική ρύθμιση σε ένα κράτος μέλος συμβαδίζει με τη Συνθήκη επ' ουδενί λόγω περατώνει το ζήτημα, το οποίο μπορεί να κριθεί τελικά μόνον από το Δικαστήριο, είτε ευθέως σε νεώτερη διαδικασία παραβάσεως, είτε εμμέσως απαντώντας σε αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως.

14. Πλήρης απάντηση στο ερώτημα αυτό βρίσκεται στην απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Essevi και Salengo [6], την οποία παρέθεσε η Φινλανδία. Στην υπόθεση εκείνη, στο πλαίσιο εκκρεμούς διαδικασίας παραβάσεως, η Επιτροπή είχε δηλώσει στην Ιταλία ότι μπορούσε προσωρινά να διατηρήσει το σύστημά της φορολογήσεως της παραγωγής οινοπνεύματος. Το Δικαστήριο έκρινε ότι «η Επιτροπή δεν έχει το δικαίωμα, με τις γνώμες που διατυπώνει δυνάμει του άρθρου 169 ή με τη διατύπωση απόψεων στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, να προσδιορίζει κατά τρόπο οριστικό τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός κράτους μέλους, ή να του παράσχει εγγυήσεις ως προς το αν συμβιβάζεται ορισμένη συμπεριφορά με τη Συνθήκη [...] ο καθορισμός των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των κρατών μελών και η κρίση επί της συμπεριφοράς τους δε[ν] δύναται να προέλθει παρά μόνο από απόφαση του Δικαστηρίου» [7]. Επομένως, η «διατύπωση απόψεως» της Επιτροπής στην παρούσα διαδικασία περί του αν το αναθεωρημένο πορτογαλικό φορολογικό σύστημα συμβαδί-

5 — Απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1989, 247/87, Star Fruit κατά Επιτροπής (Συλλογή 1989, σ. 291, σκέψη 11).

6 — Απόφαση της 27ης Μαΐου 1981, 142/80 και 143/80, Amministrazione delle finanze dello Stato κατά Essevi και Salengo (Συλλογή 1981, σ. 1413). Βλ. επίσης απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 15/76 και 16/76, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή τόμος 1979/1, σ. 141, σκέψη 27), όπου το Δικαστήριο έκρινε ότι «η εγκατάλειψη της διαδικασίας [παραβάσεως δεν] ισοδυναμεί με αναγνώριση της νομιμότητας της αμφισβητούμενης συμπεριφοράς».

7 — Αυτόθι, σκέψη 16.

ζει με το άρθρο 95 δεν επηρεάζει τις εκ του άρθρου 177 υποχρεώσεις του αιτούντος δικαστηρίου.

15. Για ν' αποφευχθεί κάθε αμφιβολία, θα προσέθετα ότι δεν βρίσκω κανένα έρεισμα στη Συνθήκη ή στη σχετική νομολογία υπέρ της απόψεως των Κάτω Χωρών ότι η παραίτηση της Επιτροπής από διαδικασία παραβάσεως την οποία έχει κινήσει αποτελεί παράγοντα, τον οποίο ένα κατώτερο δικαστήριο μπορεί να συνεκτιμήσει για να κρίνει το «αναγκαίο» της εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως επί ζητήματος κοινοτικού δικαίου. Σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 177, το επιθυμητόν ή μη της προδικαστικής παραπομπής εξαρτάται από την επιρροή την οποία ασκεί το ζήτημα κοινοτικού δικαίου στην επίλυση της ενώπιόν του διαφοράς, πράγμα που δεν έχει σχέση με την εκ μέρους της Επιτροπής παύση της διαδικασίας παραβάσεως.

β) *Το συμβιβαστόν της ισχύουσας πορτογαλικής νομοθεσίας με το άρθρο 95*

16. Με τα πέντε ερωτήματα, τα οποία πρότεινε ο αναιρεσείων στην κύρια δίκη και τα οποία υιοθέτησε το αιτούν δικαστήριο με το πρώτο του ερώτημα, και με το δεύτερο ερώτημα του δικαστηρίου αυτού, ζητείται καθοδήγηση ως προς την ορθή εφαρμογή του άρθρου 95 υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης. Μου φαίνεται ότι γι' αυτόν τον λόγο το Supremo Tribunal Administrativo ρώτησε αν τα ερωτήματα του αναιρεσείοντος — ορισμένα εκ των οποίων βαίνουν πολύ πέραν των πραγματικών περιστατικών της παρούσας υποθέσεως — ήσαν λυσιτελή, όταν η λυσιτέλεια των υποβαλλομένων ερωτημάτων είναι ζήτημα το οποίο κρίνει αποκλειστικά το αιτούν δικαστήριο. Θα πρότεινα, επομένως, στο Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα αυτά μόνο κατά το μέτρο που η απάντησή τους εξυπηρετεί την εκδίκαση της υποθέσεως ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου.

17. Τα ερωτήματα του Supremo Tribunal Administrativo θίγουν δύο χωριστά μεν, αλλά συναφή ζητήματα. Το πρώτο, το οποίο αντιστοιχεί προς το δεύτερο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, είναι αν το κράτος μέλος μπορεί να υιοθετεί γενικά κριτήρια για την επιβολή φόρου εγγραφής εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στα μητρώα, όπως πράττει η Πορτογαλία, ή αν υποχρεούται να προβαίνει σε ατομική εκτίμηση της αξίας κάθε οχήματος. Αν η πρώτη πρακτική επιτρέπεται, το δεύτερο ζήτημα είναι αν η κλίμακα που εφαρμόστηκε στην παρούσα υπόθεση συνάδει προς τις επιταγές του άρθρου 95.

18. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 95 απαγορεύει σε ένα κράτος μέλος να επιβάλλει «στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους από εκείνους που επιβαρύνουν [...] τα ομοειδή εθνικά προϊόντα». Όπως σαφώς κρίθηκε στην υπόθεση Επιτροπή κατά Δανίας [8], «τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και αυτά που αγοράστηκαν επί τόπου αποτελούν ομοειδή ή ανταγωνιστικά προϊόντα». Το Δικαστήριο έχει παγίως κρίνει ότι «διαπράττεται παράβαση της διατάξεως αυτής οσάκις ο φόρος που επιβάλλεται στο

8 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 2 ανωτέρω, σκέψη 17.

εισαγόμενο προϊόν και αυτός που πλήττει το ομοειδές εγχώριο προϊόν υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και σύμφωνα με διαφορετικές μεθόδους, καταλήγοντας, έστω και σε ορισμένες μόνον περιπτώσεις, σε μεγαλύτερη επιβάρυνση του εισαγομένου προϊόντος» [9]. Έπεται ότι «ένα σύστημα φορολογίας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την ανωτέρω διάταξη παρά μόνον αν αποδειχτεί ότι είναι διαρθρωμένο κατά τρόπον ώστε να αποκλείεται σε κάθε περίπτωση το ενδεχόμενο τα εισαγόμενα προϊόντα να φορολογούνται βαρύτερα από τα εγχώρια και ότι, επομένως, σε καμμία περίπτωση δεν συνεπάγεται αποτελέσματα εισάγοντα δυσμενή διάκριση» [10].

19. Το κατάλληλο κριτήριο για να πιστοποιηθεί η τήρηση του άρθρου 95 υπό συνθήκες όπως αυτές της κύριας δίκης προκύπτει από την υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδος, όπου το Δικαστήριο ρητά επιδοκίμασε τη σύγκριση στην οποία προέβαινε η Επιτροπή «μεταξύ του ύψους του [...] φόρου [...] που πλήττει τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και του υπολειπομένου μέρους του φόρου που εξακολουθεί να είναι ενσωματωμένο στα αυτοκίνητα που τέθηκαν σε κυκλοφορία [στο κράτος μέλος εισαγωγής] ως καινουργή προτού επαναπωληθούν εκεί» [11].

20. Μέχρι σήμερα, το Δικαστήριο δεν έχει χρειαστεί να εξετάσει τη μέθοδο υπολογισμού του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Πάντως, με τις προτάσεις του στην υπόθεση Nunes Tadeu, ο γενικός εισαγγελέας Jacobs υποστήριξε ότι, «για να υπολογισθεί αυτό το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ενός εγχωρίου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, είναι αναγκαίο να εξετασθεί η αγοραία του αξία, με βάση την υπόθεση ότι το ποσόν του εναπομένοντος φόρου φθίνει κατά τρόπο ευθέως ανάλογο προς την αξία του αυτοκινήτου» [12]. Περαιτέρω, συνέχισε, «το κράτος εισαγωγής δεν υποχρεούται να λαμβάνει ως βάση του φόρου είτε το τίμημα που καταβάλλει για το αυτοκίνητο ο εισαγωγέας είτε την αξία του στο κράτος εξαγωγής· έχει εξ ίσου την ευχέρεια να λάβει υπόψη την αξία του στο κράτος εισαγωγής. Αυτό απορρέει από την επιταγή ότι ο επιβαλλόμενος στο κράτος εισαγωγής φόρος δεν πρέπει να υπερβαίνει το κατάλοιπο φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου της εγχώριας αγοράς με τα ίδια χαρακτηριστικά. Αν το κράτος εισαγωγής υπεχρεούτο να λαμβάνει ως βάση του φόρου τη χαμηλότερη αξία στο κράτος εξαγωγής, τότε όχι απλώς θα διατηρούσε το όποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απορρέει από τη χαμηλότερη αυτή αξία, αλλά θα παρείχε, επί πλέον, στον εισαγωγέα φορολογικό πλεονέκτημα ασυμβίβαστο προς τη φορολογική ουδετερότητα» [13].

21. Συμμερίζομαι την ανάλυση αυτή. Το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου της εγχώριας αγοράς μπορεί να εκφρασθεί ως το γινόμενο δύο συντελεστών: του ποσοστού της τιμής λιανικής του πωλήσεως ως καινούργιου, το οποίο αντιπροσωπεύει τον φόρο αυτοκινήτου, και της αξίας του στην εγχώρια αγορά κατά τον χρόνο εισαγωγής παραπλήσιου εισαγομένου αυτοκινήτου. Ο αναιρεσείων και η Πορτογαλία διαφωνούν επί της αξίας την οποία είχε

9 — Απόφαση της 2ας Απριλίου 1998, C-213/96, Outokumpu (Συλλογή 1998, σ. I-1777, σκέψη 34).

10 — Απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-375/95, Επιτροπή κατά Ελλάδος (Συλλογή 1997, σ. I-5981, σκέψη 29).

11 — Αυτόθι, σκέψη 18.

12 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 3 ανωτέρω, παράγραφος 14.

13 — Αυτόθι, παράγραφος 18.

το επίδικο αυτοκίνητο καινούργιο· κατά τον αναιρεσείοντα, ήταν 8 450 000 PTE, ενώ η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι η αληθής αξία ήταν 10 478 000 PTE. Διαφωνούν επίσης επί της αξίας που είχε το 1996: κατά την Πορτογαλία, το αυτοκίνητο άξιζε 4 600 000 PTE, ενώ ο αναιρεσείων υποστήριξε πως άξιζε 3 330 000 PTE.

22. Η νομολογία έχει επίσης βεβαιώσει την υποχρέωση του κράτους μέλους εισαγωγής να λαμβάνει υπόψη την απόσβεση της αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, όταν εκτιμά τον φόρο αυτοκινήτου. Στην υπόθεση Επιτροπή κατά Δανίας, το καθού κράτος μέλος καταδικάστηκε διότι εφάρμοζε στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα κατ' αποκοπήν συντελεστή 90 %, περιορίζοντας έτσι την απόσβεση της αξίας σε 10 %, «ασχέτως της παλαιότητάς τους ή της καταστάσεώς τους» [14]. Ομοίως, στην υπόθεση Nunes Tadeu, το Δικαστήριο έκρινε ότι η ισχύουσα κατά τον κρίσιμο χρόνο πορτογαλική νομοθεσία προέβαινε σε υπολογισμό «χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος» [15]. Σε καμμία όμως από τις αποφάσεις αυτές, ούτε και στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδος [16], το Δικαστήριο δεν έκρινε ότι οι εθνικές αρχές ήσαν υποχρεωμένες να αποτιμούν την αξία των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ατομικώς, και όχι σύμφωνα με γενικά κριτήρια, δεδομένου ότι σε καμμία από τις υποθέσεις αυτές η αμφισβητούμενη εθνική νομοθεσία δεν επιδίωκε να εκτιμήσει την απόσβεση της αξίας κατ' άλλον τρόπο πλην των τεκμηρίων. Αντιθέτως, το Δικαστήριο συνέκρινε τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ως κατηγορία προϊόντων με τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που πωλούνται εντός της εγχώριας αγοράς ως άλλη κατηγορία προϊόντων, για να κρίνει, χωρίς δυσχέρεια, υπό τις περιστάσεις κάθε υποθέσεως, ότι η διάκριση εις βάρος των πρώτων ήταν «κατάφωρη».

23. Κατά την άποψή μου, από τις αποφάσεις αυτές δεν προκύπτει ότι το άρθρο 95 απαιτεί από τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε ατομική εκτίμηση της αξίας των αυτοκινήτων που εισάγονται μεταχειρισμένα, άρα και του καταλοίπου του φόρου, το οποίο προσδιορίζει το μέγιστο ποσό φόρου αυτοκινήτου που μπορεί να επιβληθεί κατά την εισαγωγή. Πρέπει να έχουμε κατά νουν ότι ο φόρος, είτε κατά την εισαγωγή είτε κατά την πρώτη εγγραφή στα μητρώα, καινούργιων αυτοκινήτων υπολογίζεται εδώ βάσει του κυλινδρισμού και μόνον, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη άλλα χαρακτηριστικά, όπως ο εξοπλισμός και η φήμη κάθε σήματος. Είναι άλλωστε γνωστό τοις πάσι ότι η αξία των αυτοκινήτων ορισμένων σημάτων αποσβέννυται ταχύτερα απ' ό,τι άλλων. Στην πράξη, ενδέχεται να μην υπάρχει ακριβές στοιχείο συγκρίσεως για το συγκεκριμένο εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο· όπως επιχειρηματολόγησε ο αναιρεσείων, το σήμα και ο τύπος του αυτοκινήτου, η κατάσταση συντηρήσεώς του και λειτουργίας του και η χιλιομετρική απόσταση την οποία έχει διανύσει, αποτελούν όλα στοιχεία που επηρεάζουν την αγοραία αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, όπως και η παλαιότητά του. Λόγω των διαφορών αυτών, η αγοραία αξία των κατ' ιδίαν μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που πωλούνται στην εγχώρια αγορά και, άρα, το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία του κυμαίνονται — κατ' ακριβολογία — απεριόριστα. Και αν ακόμη υποτεθεί ότι ένας εισαγωγέας μπορεί να βρει πανομοιότυπο όχημα στην εγχώρια αγορά, δεν υφίσταται αξιόπιστος τρόπος για να πιστοποιηθεί η ακριβής αξία του, που, στην πράξη, ισούται προς το ποσό που ο μεν αγοραστής διατίθεται να πληρώσει ο δε πωλητής διατίθεται να αποδεχθεί ως τίμημα. Καίτοι το ζήτημα αυτό δεν εξετάστηκε επισταμένως στην παρούσα

14 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 2 ανωτέρω, σκέψη 20.
15 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 3 ανωτέρω, σκέψη 20.
16 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 10 ανωτέρω.

διαδικασία, μου φαίνεται ιδιαιτέρως εύλογος ο ισχυρισμός των Κάτω Χωρών, ότι, και ατομικές εκτιμήσεις αν γίνονταν, θα απαιτούσαν, στην πράξη, τη χρήση κάποιου είδους πινάκων.

24. Είμαι, επομένως, της γνώμης ότι, κατ' αρχήν, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν γενικά κριτήρια για να εκτιμούν το ποσό του φόρου αυτοκινήτου που οφείλεται κατά την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, υπό τον όρον ότι τα κριτήρια αυτά εξασφαλίζουν ότι το ποσό του φόρου δεν υπερβαίνει, σε καμμία περίπτωση, το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία παρομοίων οχημάτων εντός της εγχώριας αγοράς. Αλληλένδετο με την εκ μέρους του Δικαστηρίου αναγνώριση του αμέσου αποτελέσματος του πρώτου εδαφίου του άρθρου 95 [17] είναι ότι ο συναλλασσόμενος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αμφισβητήσει την εφαρμογή της κλίμακας για την εκτίμηση του φόρου επί του εισαγομένου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου του. Θα προσέθετα ότι οι πρακτικές δυσχέρειες του ακριβούς προσδιορισμού της αξίας του συγκεκριμένου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου δεν αποκλείουν τη δυνατότητα των αρχών κράτους μέλους να λαμβάνουν ως αφετηρία τη μέση αξία των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που επικρατεί στην εγχώρια αγορά, με την επιφύλαξη των ανωτέρω επιταγών του άρθρου 95. Πράγματι, όπως επίσης επισημάνθηκε ανωτέρω, τόσο ο αναιρεσείων όσο και η Πορτογαλία στην παρούσα υπόθεση μπόρεσαν να προσκομίσουν αριθμητικά στοιχεία — διαφορετικά έστω — για τη μέση αξία στην πορτογαλική αγορά το 1996 ενός αυτοκινήτου ομοειδούς με αυτό του αναιρεσείοντος.

25. Κατά το μέτρο που πρέπει να λάβουν απάντηση από το Δικαστήριο, αντικείμενο των πέντε ερωτημάτων που διατύπωσε ο αναιρεσείων της κύριας δίκης, άρα και του πρώτου ερωτήματος του εθνικού δικαστηρίου, είναι, κατ' ουσίαν, να κριθεί αν, στη συγκεκριμένη υπόθεση, το εφαρμοζόμενο από τις πορτογαλικές αρχές σύστημα συνάδει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης. Η Πορτογαλία εξήγησε ότι η μείωση φόρου που χορηγείται για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα δεν συνδέεται ευθέως με την πραγματική απόσβεση της αξίας τους· αντ' αυτού, η μείωση καθορίζεται με έναν τύπο, ο οποίος λαμβάνει υπόψη ποικίλους παράγοντες, μεταξύ των οποίων τον πληθωρισμό και ένα συντελεστή αποσβέσεως της αξίας. Ο συντελεστής αποσβέσεως της αξίας αποτελείται, με τη σειρά του, από έναν σταθμισμένο μέσο όρο παραγόντων που επηρεάζουν την αγοραία αξία ενός υποθετικού μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, που υποτίθεται ότι είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας, και με διανυθείσα χιλιομετρική απόσταση μη υπερβαίνουσα τα 15 000 km ετησίως. Επομένως, ενώ για την εφαρμογή του πίνακα έχει σημασία μόνον η παλαιότητα του αυτοκινήτου και ο κυλινδρισμός του, κατά την κατάρτιση του πίνακα λαμβάνεται κάπως υπόψη η απόσβεση της αξίας.

26. Η Πορτογαλία ισχυρίστηκε ότι η εφαρμογή των πινάκων που ίσχυαν κατά τον κρίσιμο χρόνο κατέληγε σε απόσβεση της αξίας που πλησίαζε την αληθή. Παρομοίως, η Επιτροπή, με τις γραπτές της παρατηρήσεις τουλάχιστον, υποστήριξε την άποψη ότι τα ποσοστά μειώσεως του φόρου φαίνεται ότι αντιστοιχούσαν προς την απόσβεση της πραγματικής αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Η Φινλανδία και οι Κάτω Χώρες υποστήριξαν ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει κλίμακα ετησίας αποσβέσεως της αξίας, ούτως ώστε η αξία που αποδίδεται σε ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο να φθίνει με την παλαιότητα, με αναφορά σε αξιόπιστα στοιχεία για τις μέσες αγοραίες τιμές.

17 — Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1966, 57/65, Lütticke κατά Hauptzollamt Saarlouis (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 293).

27. Ο αναιρεσείων της κύριας δίκης ισχυρίστηκε ότι, «κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας», οι πορτογαλικοί κανόνες λαμβάνουν υπόψη την απόσβεση της αξίας κατά τρόπο «προδήλως ανεπαρκή».

28. Όπως έχει ερμηνευθεί με την προπαρατεθείσα νομολογία, το άρθρο 95 σαφώς απαιτεί το ποσό του φόρου που οφείλεται κατά την εισαγωγή, όπως και αν χαρακτηρίζεται, να μην υπερβαίνει το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ομοειδών οχημάτων της εγχώριας αγοράς. Αποτελεί κοινό τόπο ότι το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου στην εγχώρια αγορά σε δεδομένο χρόνο αποτελεί συνάρτηση της αξίας του, η οποία, με τη σειρά της, συνδέεται στενά με την απόσβεση της αξίας. Κατά την επίδικη στην κύρια δίκη πορτογαλική νομοθεσία, όμως, ο καταβλητέος φόρος αποτελεί συνάρτηση της αξίας του αυτοκινήτου σε καινούργια κατάσταση, που μειώνεται κατά φθίνουσα κλίμακα, που — όπως παραδέχεται η Πορτογαλία — δεν αντικατοπτρίζει πλήρως την πραγματική απόσβεση της αξίας. Υπ' αυτές τις συνθήκες, το πορτογαλικό σύστημα δεν εγγυάται ότι ο πληρωτέος για εισαγόμενο αυτοκίνητο φόρος δεν υπερβαίνει το κατάλοιπο του φόρου για αντίστοιχο όχημα της εγχώριας αγοράς και, επομένως, το σύστημα δεν είναι τέτοιο ώστε «να αποκλείεται σε κάθε περίπτωση το ενδεχόμενο τα εισαγόμενα προϊόντα να φορολογούνται βαρύτερα από τα εγχώρια», όπως απαιτεί το άρθρο 95[18].

29. Αντιθέτως, τα αριθμητικά στοιχεία τα οποία παρέσχε η Πορτογαλία απαντώντας σε ερωτήσεις του Δικαστηρίου φαίνεται να προδίδουν ότι η εφαρμογή του πίνακα δεν απέκλειε δυσμενή διάκριση υπό τις πραγματικές περιστάσεις της κύριας δίκης. Το 1996 (κατά τον χρόνο εισαγωγής του αυτοκινήτου του αναιρεσείοντος), η μέση αξία στην πορτογαλική αγορά ενός παρόμοιου αυτοκινήτου του 1991 ήταν, συμφωνα με τα στοιχεία αυτά, 4 600 000 PTE. Όπως επισημάνθηκε επ' ακροατηρίου, αυτό αντιπροσωπεύει κατά 56 % απόσβεση της αξίας του αυτοκινήτου, ενώ η μείωση του φόρου αυτοκινήτου ήταν μόνον 41 %. Χωρίς αυτό να είναι αφ' εαυτού καθοριστικό, ο εκπρόσωπος της Πορτογαλίας ανέφερε επ' ακροατηρίου κατά τρόπο μη αμφιλεγόμενο ότι ο φόρος αυτοκινήτου επιδίωκε να εξασφαλίζεται ότι η αξία του εισαγομένου αυτοκινήτου είναι παρόμοια με εκείνη ενός αυτοκινήτου της εγχώριας αγοράς, για το οποίο έχει ήδη καταβληθεί ο φόρος. Όπως όμως έκρινε το Δικαστήριο στην υπόθεση Nunes Tadeu, «ένα εθνικό φορολογικό καθεστώς το οποίο τείνει να εξαλείψει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο διαθέτουν τα εισαγόμενα προϊόντα έναντι των της εγχωρίας αγοράς είναι προδήλως αντίθετο προς το άρθρο 95, το οποίο επιδιώκει να διασφαλίσει την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων έναντι του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων»[19].

30. Εν όψει των προεκτεθέντων, έχω την άποψη ότι, ναι μεν ένα κράτος μέλος δεν υποχρεούται να εκτιμά την αξία των εισαγομένων χρησιμοποιημένων αυτοκινήτων ατομικά, δεν μπορεί όμως να εφαρμόζει ένα σύστημα που ενδέχεται να καταλήγει, σε ορισμένες έστω περιπτώσεις, στην επιβολή φόρου κατά την εισαγωγή υπερβαίνοντος το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων της εγχώριας αγοράς.

18 — Απόφαση Επιτροπή κατά Ελλάδος, που παρατίθεται στην υποσημείωση 10 ανωτέρω, σκέψη 29.

19 — Υπόθεση που παρατίθεται στην υποσημείωση 3 ανωτέρω, σκέψη 18.

III — Πρόταση

31. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, θα πρότεινα στο Δικαστήριο να απαντήσει στα ερωτήματα που υπέβαλε το Supremo Tribunal Administrativo ως εξής:

1) Η απόφαση της Επιτροπής να μη συνεχίσει διαδικασία παραβάσεως δεν επηρεάζει την υποχρέωση την οποία επιβάλλει το τρίτο εδάφιο του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ σε δικαστήριο κατά των αποφάσεων του οποίου δεν χωρεί ένδικο μέσο του εθνικού δικαίου να υποβάλει στην κρίση του Δικαστηρίου ζήτημα κοινοτικού δικαίου που ανακύπτει στην ενώπιόν του διαδικασία.

2) Τα κράτη μέλη μπορούν, για τον υπολογισμό του φόρου αυτοκινήτου που οφείλεται κατά την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, να θεσπίζουν γενικά κριτήρια, υπό τον όρον ότι αυτά εγγυώνται ότι το ποσό του φόρου δεν υπερβαίνει — ούτε καν σε ορισμένες περιπτώσεις — το κατάλοιπο του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ομοειδών αυτοκινήτων οχημάτων που βρίσκονται στην εγχώρια αγορά.