ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
9 Μαΐου 1985 *

Στην υπόθεση 112/84,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Tribunal de grande instance του Belfort, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του παραπέμποντος δικαστηρίου μεταξύ

Michel Humblot

και

Directeur des services fiscaux,

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

συγκείμενο από τους G. Bosco, πρόεδρο του πρώτου τμήματος, προεδρεύοντα, P. Pescatore, T. Koopmans, U. Everling, K. Bahlmann, Y. Galmot και R. Joliet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. VerLoren van Themaat
γραμματέας: D. Louterman, υπάλληλος διοικήσεως

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν:

— για τον προσφεύγοντα, από τον Y. Canus, δικηγόρο Mulhouse,

— για τη γαλλική κυβέρνηση, από τον εκπρόσωπό της Ph. Pouzoulet,

— για την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, από τον εκπρόσωπό της G. Berardis,

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 20ής Μαρτίου 1985,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

ΑΠΟΦΑΣΗ

(Το μέρος που περιέχει τα πραγματικά περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

1 Με απόφαση της 17ης Απριλίου 1984, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Απριλίου 1984, το Tribunal de grande instance του Belfort υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ.

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του Humblot και του Directeur général des impôts (Γενικού Διευθυντού των Φόρων) η οποία αφορά αίτηση απόδοσεως του ειδικού τέλους που πλήττει ορισμένα οχήματα και που καταβλήθηκε από τον Humblot.

3 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι στη Γαλλία υφίστανται δύο τύποι ετήσιων τελών για τα αυτοκίνητα οχήματα: αφενός, ένα διαφοροποιημένο τέλος που πλήττει τα αυτοκίνητα φορολογικής ιπποδυνάμεως κατώτερης ή ίσης προς 16 ίππους και, αφετέρου, ένα ειδικό τέλος που επιβάλλεται επί των οχημάτων φορολογικής ιπποδυνάμεως άνω των 16 ίππων. Ενώ το ποσό του διαφοροποιημένου τέλους αυξάνει προοδευτικά και κατά συνεχή τρόπο ανάλογα με την φορολογική ιπποδύναμη των οχημάτων, το ειδικό τέλος είναι ενιαίο και σαφώς υψηλότερο.

4 Το 1981, ο Humblot απέκτησε την κυριότητα αυτοκινήτου φορολογικής ιπποδυνάμεως 36 ίππων. Για να θέσει σε κυκλοφορία το όχημα αυτό, ο Humblot υποχρεώθηκε να καταβάλει το ειδικό τέλος, το ύψος του οποίου ήταν τότε 5 000 γαλλικά φράγκα. Ο Humblot, αφού κατέβαλε το πιο πάνω ποσό, υπέβαλε ένσταση στις φορολογικές αρχές ζητώντας να του αποδοθεί η διαφορά μεταξύ του ποσού που είχε καταβάλει και του ποσού του υψηλότερου διαφοροποιημένου τέλους που ανήρχετο κατά την εποχή εκείνη σε 1 100 γαλλικά φράγκα.

5 Ο Humblot, μετά την απόρριψη της ένστασής του, άσκησε αγωγή κατά του Directeur général des impôts ενώπιον του Tribunal de grande instance του Belfort. Προς στήριξη της αγωγής του, ο προσφεύγων ισχυρίστηκε ότι η επιβολή του ειδικού τέλους ήταν αντίθετη προς τα άρθρα 30 και 95 της Συνθήκης.

6 Η εν λόγω επιχειρηματολογία οδήγησε το Tribunal de grande instance του Belfort να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής ερώτημα:

« Το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, ενδεχομένως σε συνδυασμό με κάθε άλλη διάταξη της Συνθήκης αυτής και/ή με οποιαδήποτε θεμελιώδη αρχή της, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται — σε ενδεχόμενη δε περίπτωση υπό ποιες προϋποθέσεις — στο να πλήττει ένα κράτος μέλος με ειδικό τέλος τα προϊόντα άλλου κράτους μέλους τα οποία το πρώτο κράτος μέλος δεν κατασκευάζει αλλά τα οποία, καθ' υπόθεση, συμβαίνει να είναι ομοειδή ή ανταγωνιστικά, κατά την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου προς τα δικά του προϊόντα; Και ιδίως, το άρθρο 95, της Συνθήκης επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να πλήττει με ειδικά τέλη όπως το ειδικό τέλος που έχει θεσπιστεί στη Γαλλία για τα άνω των 16 ίππων οχήματα ενώ στη χώρα αυτή, αντίθετα με ό, τι συμβαίνει σε ορισμένες άλλες χώρες της Κοινότητας, δεν κατασκευάζονται τέτοια οχήματα; »

7 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το ερώτημα αφορά στην ουσία το ζήτημα αν το άρθρο 95 απαγορεύει την επιβολή επί των αυτοκινήτων που υπερβαίνουν ορισμένη φορολογική ιπποδύναμη ειδικού ορισμένου τέλους το ύψος του οποίου είναι πολλαπλάσιο του υψηλότερου προοδευτικού τέλους που πρέπει να καταβάλλεται για τα αυτοκίνητα που δεν υπερβαίνουν αυτή τη φορολογική ιπποδύναμη, όταν το ειδικό τέλος πλήττει μόνο εισαγόμενα, ιδίως από άλλα κράτη μέλη, αυτοκίνητα.

8 Ο Humblot, στις παρατηρήσεις που κατέθεσε στο Δικαστήριο, τόνισε ιδιαίτερα το γεγονός ότι το ειδικό τέλος πλήττει μόνο τα εισαγόμενα οχήματα δεδομένου ότι δεν υφίσταται κανένα γαλλικό όχημα με φορολογική ιπποδύναμη άνω των 16 ίππων. Επομένως, κατά τη γνώμη του Humblot, τα οχήματα 16 ή λιγότερων ίππων καθώς και αυτά που είναι άνω των 16 ίππων είναι απολύτως παρόμοια όσον αφορά τις επιδόσεις, την τιμή ή την κατανάλωση ενεργείας. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το γαλλικό κράτος, πλήττοντας αποκλειστικά και μόνο τα εισαγόμενα οχήματα με ειδικό τέλος, το ύψος του οποίου είναι πολύ ανώτερο του ύψους του διαφοροποιημένου τέλους, εισήγαγε διάκριση αντίθετη προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

9 Η γαλλική κυβέρνηση φρονεί ότι ούτε η παράγραφος 1 ούτε η παράγραφος 2 του άρθρου 95 εμποδίζουν την εφαρμογή του ειδικού τέλους. Πράγματι, το ειδικό τέλος απαιτείται μόνο για οχήματα πολυτελείας, τα οποία δεν είναι ομοειδή, κατά την έννοια του άρθρου 95, παράγραφος 1, της Συνθήκης, προς τα αυτοκίνητα για τα οποία οφείλεται διαφοροποιημένο τέλος. Εξάλλου, η γαλλική κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι ορισμένα οχήματα 16 ή λιγότερων ίππων καθώς και άλλα άνω των 16 ίππων περιλαμβάνονται στην ανταγωνιστική σχέση που αναφέρει το άρθρο 95, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Το ειδικό, όμως, τέλος δεν είναι αντίθετο προς το εν λόγω κείμενο διότι δεν

αποδείχτηκε ότι έχει προστατευτικό αποτέλεσμα για την εγχώρια παραγωγή. Πράγματι, τίποτα δεν αποδεικνύει ότι ο καταναλωτής, που ενδεχομένως θα αποτραπεί από το να αποκτήσει ένα άνω των 16 ίππων όχημα, θα αγοράσει ένα όχημα 16 ή λιγότερων ίππων γαλλικής κατασκευής.

10 Η Επιτροπή θεωρεί ότι το ειδικό τέλος είναι αντίθετο προς το άρθο 95, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Πράγματι, όλα τα αυτοκίνητα, ανεξαρτήτως φορολογικής ιπποδυνάμεως, είναι ομοειδή ενόψει της νομολογίας του Δικαστηρίου. Κατά συνέπεια, ένα κράτος μέλος δεν μπορεί πλέον να δημιουργεί διακρίσεις μεταξύ εισαγόμενων και εγχώριων οχημάτων. Η μοναδική εξαίρεση αφορά την περίπτωση όπου ένα κράτος μέλος φορολογεί κατά διαφορετικό τρόπο ακόμα και όμοια προϊόντα, χρησιμοποιώντας ουδέτερα κριτήρια που συνάδουν με στόχους οικονομικής πολιτικής και συμβιβάζονται με τη Συνθήκη χωρίς να δημιουργεί διακρίσεις μεταξύ εγχώριων και εισαγόμενων προϊόντων. Αλλά, στην προκείμενη περίπτωση, το κριτήριο της φορολογικής ιπποδυνάμεως, που επέλεξε η Γαλλία, δεν είναι προσαρμοσμένο σε ένα στόχο οικονομικής πολιτικής, όπως η βαρύτερη φορολόγηση προϊόντων πολυτελείας ή οχημάτων που παρουσιάζουν μεγαλύτερη κατανάλωση ενεργείας. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το ειδικό τέλος, το οποίο είναι πενταπλάσιο σχεδόν του υψηλότερου διαφοροποιημένου τέλους και το οποίο δεν πλήττει παρά μόνο εισαγόμενα οχήματα, χωρίς να επιδιώκει ένα στόχο οικονομικής πολιτικής που να συμβιβάζεται με τη Συνθήκη, είναι αντίθετο προς το άρθρο 95, πρώτη παράγραφος, της Συνθήκης.

11 Τέλος, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου φρονεί ότι τα άνω των 16 ίππων οχήματα βρίσκονται σε ανταγωνιστική σχέση με ορισμένα οχήματα κατώτερης φορολογικής ιπποδύναμης. Συνεπώς, το ειδικό τέλος είναι αντίθετο προς το άρθρο 95, δεύτερη παράγραφος, της Συνθήκης, διότι το μεγάλο του ύψος στρέφει τους αγοραστές εισαγόμενων αυτοκινήτων προς την αγορά γαλλικών οχημάτων ανώτερης κλάσης.

12 Καταρχάς, επιβάλλεται να τονιστεί ότι στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να υποβάλουν προϊόντα όπως τα αυτοκίνητα σε σύστημα τελών κυκλοφορίας, το ύψος των οποίων αυξάνει προοδευτικά βάσει αντικειμενικού κριτηρίου, όπως η φορολογική ιπποδύναμη, η οποία μπορεί να καθορίζεται κατά διαφορετικούς τρόπους.

13 Ένα τέτοιο, όμως, σύστημα εσωτερικής φορολογίας δεν είναι θεμιτό ενόψει του άρθρου 95 παρά μόνο εφόσον είναι απαλλαγμένο από κάθε αποτέλεσμα που εισάγει διακρίσεις ή είναι προστατευτικό.

14 Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει με το αμφισβητούμενο στην κύρια δίκη σύστημα. Το σύστημα αυτό καθιερώνει δύο διαφορετικά τέλη, το ένα διαφοροποιημένο, το ύψος του οποίου αυξάνει προοδευτικά, για τα αυτοκίνητα που δεν υπερβαίνουν μια ορισμένη φορολογική ιπποδύναμη και το άλλο, για τα αυτοκίνητα που την υπερβαίνουν, το ύψος του οποίου είναι ορισμένο και πενταπλάσιο περίπου του υψηλότερου διαφοροποιημένου τέλους. Ένα τέτοιο σύστημα, μολονότι δεν καθιερώνει ρητή διάκριση ανάλογα με την καταγωγή των προϊόντων, παρουσιάζει προφανώς χαρακτηριστικά που εισάγουν διακρίσεις ή είναι προστατευτικά και αντίθετα προς το άρθρο 95. Πράγματι, η φορολογική ιπποδύναμη η οποία καθορίζει τη δυνατότητα εφαρμογής του ειδικού τέλους, ορίστηκε σε τέτοιο επίπεδο ώστε μόνο τα εισαγόμενα ιδίως από άλλα κράτη μέλη αυτοκίνητα, να υπόκεινται σ' αυτό το ειδικό τέλος, ενώ όλα τα εγχώριας κατασκευής αυτοκίνητα υπάγονται στο σαφώς πλεονεκτικότερο σύστημα του διαφοροποιημένου τέλους.

15 Αν δεν υπεισέρχονταν σκέψεις που έχουν σχέση με το ύψος του ειδικού τέλους, οι αγοραστές που αναζητούν παρόμοια αυτοκίνητα, όσον αφορά, ιδίως, το μέγεθος, την άνεση, την πραγματική δύναμη, τα έξοδα συντηρήσεως, τη μακροβιότητα, την κατανάλωση καυσίμων και την τιμή, θα κατέληγαν φυσικά στο να επιλέξουν μεταξύ αυτοκινήτων που βρίσκονται άνω και αυτοκινήτων που βρίσκονται κάτω από το κρίσιμο κατώφλι της φορολογικής ιπποδυνάμεως που έχει ορίσει η γαλλική νομοθεσία. Εντούτοις, η υπαγωγή στο ειδικό τέλος συνεπάγεται αύξηση της φορολογίας, η οποία είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή που θα προέκυπτε από την αλλαγή κατηγορίας των αυτοκινήτων σε ένα σύστημα προοδευτικής φορολογίας με ισόμετρες αυξήσεις όπως αυτό στο οποίο αντιστοιχεί το διαφοροποιημένο τέλος. Αυτή η συμπληρωματική επιβάρυνση είναι ικανή να εξουδετερώσει τα πλεονεκτήματα που είναι δυνατό να παρουσιάζουν για τους αγοραστές ορισμένα εισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη αυτοκίνητα σε σχέση με τα παρόμοια αυτοκίνητα εγχώριας κατασκευής, πολύ περισσότερο μάλιστα αφού η εν λόγω επιβάρυνση επαναλαμβάνεται επί αρκετά έτη. Σ' αυτό το μέτρο, το ειδικό τέλος μειώνει τον ανταγωνισμό στον οποίο υπόκεινται τα εγχώριας κατασκευής αυτοκίνητα και είναι, ως εκ τούτου, αντίθετο προς την αρχή της ουδετερότητας την οποία οφείλουν να ακολουθούν οι εσωτερικοί φόροι.

16 Ενόψει των προηγούμενων σκέψεων, πρέπει να δοθεί στο εθνικό δικαστήριο η απάντηση ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύει την επιβολή επί των αυτοκινήτων που υπερβαίνουν μια ορισμένη φορολογική ιπποδύναμη ειδικού ορισμένου τέλους το ύψος του οποίου είναι πολλαπλάσιο του υψηλότερου προοδευτικού τέλους το οποίο πρέπει να καταβάλλεται για τα αυτοκίνητα που δεν υπερβαίνουν την εν λόγω φορολογική ιπποδύναμη, όταν το ειδικό τέλος επιβαρύνει μόνο εισαγόμενα, ιδίως από άλλα κράτη μέλη, αυτοκίνητα.

Επί των δικαστικών εξόδων

17 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η γαλλική κυβέρνηση, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπίπτοντος, που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υποβλήθηκαν από το Tribunal de grande instance του Belfort, με απόφαση της 17ης Απριλίου 1984, αποφαίνεται:

Το άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύει την επιβολή επί των αυτοκινήτων που υπερβαίνουν ορισμένη φορολογική ιπποδύναμη ειδικού ορισμένου τέλους το ύψος του οποίου είναι πολλαπλάσιο του υψηλότερου προοδευτικού τέλους το οποίο πρέπει να καταβάλλεται για τα αυτοκίνητα που δεν υπερβαίνουν την εν λόγω φορολογική ιπποδύναμη, όταν το ειδικό τέλος επιβαρύνει μόνο εισαγόμενα, ιδίως από άλλα κράτη μέλη, αυτοκίνητα.

Bosco Pescatore Koopmans

Everling Bahlmann Galmot Joliet

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 9 Μαΐου 1985.

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο προεδρεύων

G. Bosco

πρόεδρος του πρώτου τμήματος