ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 15ης Μαρτίου 2001 *

Στην υπόθεση C-265/99,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον E. Traversa και την H. Michard, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Γαλλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από την K. Rispal-Bellanger και τον S. Seam, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωριστεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία:

— διατηρώντας σε ισχύ και εφαρμόζοντας ρύθμιση προβλέπουσα την εφαρμογή ενός τύπου για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, που αποβαίνει

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

δυσμενής για τα οχήματα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων καθώς και με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων και έχει δυσμενείς ή προστατευτικές συνέπειες για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα ανταγωνιστικά ή παρόμοια εγχώρια οχήματα, και

— διατηρώντας σε ισχύ διατάξεις οι οποίες περιορίζουν τον συντελεστή Κ κατά τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των οχημάτων που έτυχαν μεμονωμένης εγκρίσεως μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1978 και 12ης Ιανουαρίου 1988 και που θεωρούνται ως ισοδύναμα με εγκριθέντα τύπο οχημάτων πραγματικής ιπποδύναμης άνω των 100 kW,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. La Pergola, πρόεδρο τμήματος, M. Wathelet (εισηγητή), D. A. O. Edward, P. Jann και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber,
γραμματέας: L. Hewlett, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Οκτωβρίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 16 Ιουλίου 1999, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, προσφυγή με την οποία ζητείται να αναγνωριστεί ότι η Γαλλική Δημοκρατία:

— διατηρώντας σε ισχύ και εφαρμόζοντας ρύθμιση προβλέπουσα την εφαρμογή ενός τύπου για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, που αποβαίνει δυσμενής για τα οχήματα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων καθώς και με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων και έχει δυσμενείς ή προστατευτικές συνέπειες για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα ανταγωνιστικά ή παρόμοια εγχώρια οχήματα, και

— διατηρώντας σε ισχύ διατάξεις οι οποίες περιορίζουν τον συντελεστή Κ κατά τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των οχημάτων που έτυχαν μεμονωμένης εγκρίσεως μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1978 και 12ης Ιανουαρίου 1988 και που θεωρούνται ως ισοδύναμα με εγκριθέντα τύπο οχημάτων πραγματικής ιπποδύναμης άνω των 100 kW,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ).

2 Κατά την προφορική διαδικασία η Επιτροπή παραιτήθηκε από τη δεύτερη αιτίαση.

Το εθνικό νομοθετικό πλαίσιο

3 Το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως ιδιωτικών αυτοκινήτων στηρίζεται στον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμής τους, βάσει της οποίας καθορίζεται η βάση επιβολής του φόρου.

4 Κατά την περίοδο την οποία αφορά η παρούσα προσφυγή, δηλαδή κατά την προ της 1ης Ιουλίου 1998 περίοδο, χαρακτηριστικό του συστήματος αυτού αποτελούσε η συνύπαρξη δύο κυρίων και διαφορετικών τρόπων υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

5 Οι δύο αυτοί τρόποι υπολογισμού είχαν καθορισθεί, αντιστοίχως, με την εγκύκλιο της 28ης Δεκεμβρίου 1956 (*JORF* της 22ας Ιανουαρίου 1957, σ. 910, στο εξής: εγκύκλιος του 1956) και με την εγκύκλιο 77-191, της 23ης Δεκεμβρίου 1977 (*JORF* της 8ης Φεβρουαρίου 1978, σ. 1052, στο εξής: εγκύκλιος του 1977), η οποία επανειλημμένως τροποποιήθηκε. Οι εγκύκλιοι αυτές επικυρώθηκαν νομοθετικώς, με αναδρομική ισχύ, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 35 του νόμου 93-859, της 22ας Ιουνίου 1993, περί διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου για το 1993 (*JORF* της 23ης Ιουνίου 1993, σ. 8815).

6 Ο τρόπος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως που προκύπτει από την εγκύκλιο του 1956 λαμβάνει αποκλειστικώς υπόψη τον κυβισμό των οχημάτων.

7 Μετά τη διαπίστωση ότι η αποκλειστική λήψη υπόψη του κυβισμού παρακινεί τους χρήστες να επιδιώκουν την άντληση του μεγίστου ορίου ισχύος από τους κινητήρες μικρού κυβισμού, με πιθανές αρνητικές συνέπειες ως προς τον θόρυβο και την

προσπάθεια περιορισμού της καταναλώσεως καυσίμων, οι γαλλικές αρχές εξέδωσαν την εγκύκλιο του 1977 με σκοπό τη διόρθωση του τύπου υπολογισμού που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956, ώστε να επιτευχθεί μία καλύτερη σχέση μεταξύ της φορολογήσιμης ιπποδύναμης και της εγγενούς ικανότητας του οχήματος ως προς την κατανάλωση καυσίμων, ως κίνητρο για τον περιορισμό αυτής της καταναλώσεως.

8 Η εγκύκλιος του 1977 θέσπισε, από 1ης Ιανουαρίου 1978, μια νέα μέθοδο υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων με κινητήρα, η οποία στηρίζεται σε διάφορες άλλες παραμέτρους επιπλέον του κυβισμού, όπως στην κατανάλωση βενζίνης, στην περίμετρο των ελαστικών και στη σχέση μεταδόσεως κινήσεως των μηχανικών κιβωτίων με τέσσερις και πέντε ταχύτητες και των αυτομάτων κιβωτίων με τρεις ταχύτητες. Ο τύπος υπολογισμού τροποποιήθηκε με διάφορες εγκυκλίους.

9 Ειδικότερα, με την εγκύκλιο της 15ης Απριλίου 1983 (JORF της 5ης Μαΐου 1983, συμπληρωματικός αριθμός σ. 4279) προσαρμόστηκε ο τύπος που προέβλεπε η εγκύκλιος του 1977 προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη των αυτομάτων κιβωτίων ταχυτήτων, καθόσον ορισμένες τεχνολογικές βελτιώσεις δεν είχαν αξιόλογη βιομηχανική εφαρμογή κατά το έτος 1977. Επρόκειτο, συγκεκριμένα, για αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων.

10 Καμία άλλη τροποποίηση δεν έγινε στον τύπο υπολογισμού που προέβλεπε η εγκύκλιος του 1977, προκειμένου να ληφθούν ειδικώς υπόψη οι μεταγενέστερες τεχνολογικές βελτιώσεις.

11 Πρέπει να σημειωθεί ότι, στην υπόθεση Tarantik (απόφαση της 15ης Ιουνίου 1999, C-421/97, Συλλογή 1999, σ. I-3633, σκέψη 8), η οποία ενέπιπτε στο ίδιο νομικό πλαίσιο με αυτό της παρούσας προσφυγής, η Επιτροπή είχε υποστηρίξει, χωρίς οι ισχυρισμοί της να αμφισβητηθούν σχετικώς, ότι η εφαρμογή της μεθόδου υπολογισμού που προέβλεπε η εγκύκλιος του 1997 έχει γενικά ως συνέπεια τον καθορισμό φορολογήσιμης ισχύος μικρότερης κατά δύο φορολογήσιμους ίππους έναντι της προκύπτουσας από την εφαρμογή του προβλεπόμενου από την εγκύκλιο του 1956 τύπου. Η διαφορά αυτή έχει επιπτώσεις επί του ποσού του διαφοροποιημένου τέλους, καθώς

και επί των ασφαλίστρων, δεδομένου ότι αυτά υπολογίζονται βάσει της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων.

12 Ο τρόπος εγκρίσεως των οχημάτων αποτελεί ένα από τα κριτήρια καθορισμού της εφαρμοστέας ρυθμίσεως.

13 Συγκεκριμένα, αφενός, η εγκύκλιος του 1977 έχει καταρχήν εφαρμογή επί των ιδιωτικών αυτοκινήτων που έτυχαν εγκρίσεως κατά τύπο, από 1ης Ιανουαρίου 1978, όπως επίσης, δυνάμει της εγκυκλίου 87-56 της 24ης Ιουνίου 1987, επί των ιδιωτικών αυτοκινήτων τα οποία έτυχαν μεμονωμένης εγκρίσεως από 24ης Ιουνίου 1987 και είναι σύμφωνα προς ένα εγκεκριμένο τύπο ή με τύπο που θεωρείται ως ισοδύναμος, όσον αφορά τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη, με εγκεκριμένο τύπο η φορολογήσιμη ιπποδύναμη του οποίου υπολογίστηκε σύμφωνα με την εγκύκλιο του 1977.

14 Αφετέρου, η εγκύκλιος του 1956 έχει εφαρμογή επί όλων των οχημάτων με κινητήρα που εγκρίθηκαν προ της 1ης Ιανουαρίου 1978, είτε ανά τύπο είτε μεμονωμένως. Από 1ης Ιανουαρίου 1978 η εγκύκλιος εξακολούθησε να εφαρμόζεται επί των μεμονωμένως εγκρινομένων οχημάτων μέχρι τις 23 Ιουνίου 1987. Από 24 Ιουνίου 1987, εφαρμόζεται μόνον επί των μεμονωμένως εγκρινομένων οχημάτων που δεν είναι σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Tarantik, σκέψη 10).

15 Η μεγάλη πλειοψηφία των εγκριθέντων στη Γαλλία οχημάτων κατά τη διάρκεια της περιόδου που αφορά η παρούσα προσφυγή υπήχθη στις διατάξεις της εγκυκλίου 1977, καθόσον η εγκύκλιος του 1956 ετύγχανε συμπληρωματικής εφαρμογής.

16 Από 1ης Ιουλίου 1998, προστέθηκε στους υφιστάμενους τρόπους υπολογισμού ένας νέος τρόπος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των οχημάτων, τον οποίο η Επιτροπή δεν αμφισβητεί στο πλαίσιο της παρούσας προσφυγής. Η τρίτη αυτή μέθοδος υπολογισμού, η οποία θεσπίστηκε με το άρθρο 62 του δημοσιονομικού

νόμου της 2ας Ιουλίου 1998 (*JORF* της 3ης Ιουλίου 1998, σ. 10138), εφαρμόζεται επί των οχημάτων τα οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία στη Γαλλία για πρώτη φορά από 1ης Ιουλίου 1998, καθώς και επί των οχημάτων τα οποία καταχωρίστηκαν αφού προηγουμένως είχαν τεθεί για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, μετά την ως άνω ημερομηνία, σε κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα ανήκουσα στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

17 Οι διατάξεις του άρθρου 35 του διορθωτικού δημοσιονομικού νόμου του έτους 1993, με τις οποίες είχε προσδοθεί νομοθετική ισχύς στις εγκυκλίους του 1956 και του 1977, δεν καταργήθηκαν με τον δημοσιονομικό νόμο της 2ας Ιουλίου 1998, αλλά έχουν πλέον εφαρμογή μόνον επί των οχημάτων τα οποία έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία και καταχωριστεί στη Γαλλία προ της 1ης Ιουλίου 1998.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

18 Κατά την Επιτροπή, επί των προερχομένων από άλλα κράτη μέλη οχημάτων στα οποία ενσωματώνονται ορισμένες τεχνολογικές βελτιώσεις και, ειδικότερα, αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων και μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων επιβάλλονται στη Γαλλία τέλη κυκλοφορίας υψηλότερα από εκείνα που επιβάλλονται επί ομοειδών εγχωρίων τύπων, λόγω μιας ελάχιστης διαφοράς σχεδιασμού του κιβωτίου ταχυτήτων. Η φορολογική αυτή επιβάρυνση προκύπτει από τη συστηματική εφαρμογή της μεθόδου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι τεχνολογικές αυτές βελτιώσεις δεν ελήφθησαν υπόψη στο πλαίσιο της εγκυκλίου του 1977, καίτοι αντιστοιχούσαν σε ήδη γνωστές τεχνολογικές βελτιώσεις βιομηχανικώς εφαρμοζόμενες. Η Επιτροπή υπογραμμίζει, επίσης, ότι ενώ η φορολογήσιμη ιπποδύναμη των αυτοκινήτων οχημάτων χρησιμοποιείται κυρίως για τον προσδιορισμό του ύψους της πριμοδοτήσεως ορισμένων συμβάσεων ασφαλίσεως, στην καθαρώς φορολογική επιβάρυνση προστίθεται μία συμπληρωματικη ασφαλιστική δαπάνη για τους ιδιοκτήτες αυτού του τύπου οχημάτων.

19 Με επιστολές της 25ης Μαΐου 1993 και της 19ης Σεπτεμβρίου 1994 η Επιτροπή επισήμανε στις γαλλικές αρχές ότι η κατάσταση αυτή αντιβαίνει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

20 Με επιστολές της 6ης Αυγούστου 1993 και της 13ης Μαρτίου 1995 οι γαλλικές αρχές απάντησαν στις επιστολές της Επιτροπής.

21 Στην από 6 Αυγούστου 1993 επιστολή τους οι γαλλικές αρχές αναγνώρισαν ότι τα οχήματα τα εφοδιασμένα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων και πλέον, καθώς και τα έχοντα αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων και πλέον, υπόκειντο στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1956, όπως και όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούσαν τεχνολογία η οποία δεν ήταν γνωστή και δεν εφαρμοζόταν βιομηχανικώς κατά το 1977.

22 Με την από 13 Μαρτίου 1995 επιστολή τους οι γαλλικές αρχές παραδέχθηκαν ότι η εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων υπολογισμού αναλόγως με το αν το όχημα είναι ή όχι εφοδιασμένο με τα πρωτότυπα αυτά κιβώτια ταχυτήτων έχει, ενδεχομένως, ως αποτέλεσμα τον καθορισμό διαφορετικής φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως σε σχέση με τύπους οχημάτων που θεωρούνται ομοειδείς.

23 Στην ίδια επιστολή αναφερόταν ότι από μια πρώτη λεπτομερή συγκριτική μελέτη, που πραγματοποιήθηκε με βάση τους τύπους οχημάτων που πωλήθηκαν στη γαλλική αγορά το έτος 1993, προέκυψε ότι:

— σε σύγκριση με τους ομοειδείς τύπους τους εξοπλισμένους με μηχανικά κιβώτια πέντε ταχυτήτων, οι τύποι οι εξοπλισμένοι με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων μπορεί να έχουν φορολογήσιμες ιπποδυνάμεις μεγαλύτερες κατά 2 ή 3 φορολογήσιμους ίππους·

— σε σύγκριση με τους ομοειδείς τύπους τους εξοπλισμένους με αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων, οι τύποι οι εξοπλισμένοι με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων μπορεί να έχουν φορολογήσιμες ιπποδυνάμεις ίσες, ανώτερες κατά 1 φορολογήσιμο ίππο ή κατώτερες κατά 4 έως 7 φορολογήσιμους ίππους, και

— για πολλούς τύπους ήταν αδύνατη η πραγματοποίηση συγκρίσεως διότι δεν υπήρχαν στην αγορά τύποι τεχνικώς παρόμοιοι και εφοδιασμένοι με κλασικά κιβώτια ταχυτήτων.

24 Η Επιτροπή επέδωσε στη Γαλλική Δημοκρατία επιστολή οχλήσεως στις 12 Φεβρουαρίου 1997. Οι γαλλικές αρχές δεν απάντησαν.

25 Η Επιτροπή απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στη Γαλλική Δημοκρατία στις 22 Σεπτεμβρίου 1993. Η Γαλλική Δημοκρατία κλήθηκε να λάβει, εντός προθεσμίας δύο μηνών από της κοινοποιήσεως της αιτιολογημένης γνώμης, τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να καταστήσει σύμφωνη προς το άρθρο 95 της Συνθήκης τη νομοθεσία της τη σχετική με τον προσδιορισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων.

26 Με επιστολή της 2ας Μαρτίου 1998 οι γαλλικές αρχές απάντησαν στην Επιτροπή εμμένουσες ουσιαστικώς στην άποψή τους.

Η προσφυγή και τα αιτήματά της

27 Η Επιτροπή εμμένουσα να επικαλείται παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης, άσκησε την παρούσα προσφυγή. Ζητεί από το Δικαστήριο:

— να αναγνωρίσει ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ και εφαρμόζοντας ρύθμιση προβλέπουσα την εφαρμογή ενός τύπου για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, που αποβαίνει δυσμενής για τα οχήματα με χειροκίνητα κιβώτια έξι ταχυτήτων καθώς και με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων και έχει δυσμενείς ή προστατευτικές συνέπειες για τα οχήματα

που κατασκευάζονται σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα ανταγωνιστικά ή παρόμοια εγχώρια οχήματα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης·

— να καταδικάσει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

Τα αιτήματα της Γαλλικής Κυβερνήσεως

28 Κατά τη συνεδρίαση, η Γαλλική Κυβέρνηση ζήτησε από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή της Επιτροπής·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

Επί της ουσίας

Οι ισχυρισμοί των διαδίκων

29 Με τη μοναδική της αιτίαση η Επιτροπή αμφισβητεί την εφαρμογή της μεθόδου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως που προβλέπει η εγκύκλιος του

1956 επί οχημάτων εφοδιασμένων με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων καθώς και με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων. Τα οχήματα αυτά, ή τουλάχιστον η πλειοψηφία εξ αυτών, εισάγονται από άλλα κράτη μέλη, ενώ τα αυτοκίνητα γαλλικής κατασκευής, τα οποία, καίτοι δεν είναι εφοδιασμένα με αυτής της τεχνολογίας μετάδοση της κινήσεως, εντούτοις είναι κατά τη γνώμη των καταναλωτών ομοειδή, υπόκεινται στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1977, που συνιστούν το κοινό δίκαιο το εφαρμοζόμενο επί της εγχωρίου παραγωγής ιδιωτικών αυτοκινήτων.

30 Το αποτέλεσμα είναι να επιβάλλεται κατά κανόνα βαρύτερη φορολογία επί των οχημάτων που έχουν ενσωματώσει τεχνολογικές βελτιώσεις έτσι ώστε να αποτρέπονται δυνητικοί αγοραστές από την αγορά αυτών των οχημάτων προς όφελος ομοειδών ή ανταγωνιστικών οχημάτων κατασκευαζομένων στη Γαλλία, η φορολογήσιμη ιπποδύναμη των οποίων υπολογίζεται κατά τρόπο ευνοϊκότερο. Συνεπώς, το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως είναι ασυμβίβαστο με το άρθρο 95 της Συνθήκης, υπό την έννοια ότι δεν είναι εντελώς απαλλαγμένο από πτυχές εισάγουσες διακρίσεις ή έχουσες προστατευτικές συνέπειες εις βάρος οχημάτων κατασκευαζομένων σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση προς ομοειδή ή ανταγωνιστικά εγχώρια οχήματα.

31 Κατά την Επιτροπή, οι γαλλικές αρχές με τις επιστολές που αντηλλάγησαν στο πλαίσιο της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας, αφενός, αναγνώρισαν τις δυσμενείς συνέπειες που έχει η μέθοδος υπολογισμού που επελέγη για τον καθορισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως οχημάτων προερχομένων από άλλα κράτη μέλη και είναι εφοδιασμένα με ορισμένες τεχνολογικές βελτιώσεις και, αφετέρου, παραδέχθηκαν ότι η εφαρμογή αυτής της μεθόδου έχει ως συνέπεια την αύξηση της φορολογικής επιβαρύνσεως σε σχέση με ομοειδή οχήματα κατασκευαζόμενα στη Γαλλία, χωρίς όμως να δέχεται ότι υπάρχει σε όλες τις περιπτώσεις αυξημένη φορολογική επιβάρυνση.

32 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η εγκύκλιος του 1977 αποσκοπούσε στην επιβολή μιας νέας μεθόδου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων η οποία θα ελάμβανε υπόψη παραμέτρους όπως η αναζήτηση καλύτερων επιδόσεων στον τομέα της καταναλώσεως καυσίμων και εκπομπής επιβλαβών καυσαερίων. Η μέθοδος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων προσαρμόστηκε μία μόνο φορά το 1983 προκειμένου να ληφθούν υπόψη τεχνολογικές βελτιώσεις συνδεόμενες με την κατασκευή αυτοκινήτων εφοδιασμένων με αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων. Η Επιτροπή μέμφεται τις γαλλικές αρχές επειδή δεν

τροποποίησαν την εγκύκλιο του 1977 κατά τρόπο που να λαμβάνει υπόψη τις μεταγενέστερες τεχνολογικές εξελίξεις και να περιλαμβάνει στον τομέα εφαρμογής της τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με τεχνολογίες όπως το μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων και το αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων, πράγμα που θα εξυπηρετούσε και τους σκοπούς αυτής της εγκυκλίου ιδίως όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων. Το αποτέλεσμα είναι να εφαρμόζεται η μέθοδος υπολογισμού που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956 συστηματικά σε όλα τα νέα οχήματα που ενσωματώνουν μία τεχνική βελτίωση, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά και οι αντικειμενικές επιδόσεις αυτών των οχημάτων.

33 Κατά την Επιτροπή, το επιχείρημα που προβάλλουν οι γαλλικές αρχές, κατά το οποίο δεν είχαν τη δυνατότητα, λόγω διοικητικής φύσεως δυσχερειών, να τροποποιήσουν τη μέθοδο υπολογισμού μεταξύ του 1983 και του 1998 ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι επιτευχθείσες τεχνολογικές βελτιώσεις, δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, δεν μπορεί ένα κράτος μέλος να δικαιολογεί παραβίαση του κοινοτικού δικαίου επικαλούμενο τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζει προς λήψη των αναγκαίων διοικητικών μέτρων προς προσαρμογή της νομοθεσίας του.

34 Η Επιτροπή καταλήγει ισχυριζόμενη ότι εναπόκειται στη Γαλλική Κυβέρνηση να αποδείξει ότι το συγκεκριμένο σύστημα φορολογήσεως ουδόλως συνεπάγεται διακρίσεις εις βάρος εισαγομένων οχημάτων, πράγμα το οποίο δεν έπραξε εν προκειμένω η εν λόγω κυβέρνηση.

35 Αντιθέτως, η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η εφαρμογή της εγκυκλίου του 1956 στα οχήματα που περιλαμβάνουν τεχνολογικές βελτιώσεις αντιβαίνει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

36 Η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζει, βεβαίως, ότι η φορολογική ιπποδύναμη των οχημάτων που ενσωματώνουν μια τεχνολογική βελτίωση και στα οποία αναφέρεται η παρούσα προσφυγή υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που προβλέπει η εγκύ-

κλιος του 1956. Δέχεται, επίσης, ότι η εφαρμογή της μεθόδου αυτής για τον καθορισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως αυτών των οχημάτων μπορεί να καταλήξει σε βαρύτερη φορολόγησή τους σε σχέση με εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή της μεθόδου που προβλέπει η εγκύκλιος του 1977, υπογραμμίζει, όμως, ότι το δυσμενές αυτό αποτέλεσμα δεν παρατηρείται συστηματικά.

37 Κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, προκειμένου να αποδειχθεί παράβαση του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, δεν αρκεί, έχοντας υπόψη τη νομολογία που προκύπτει από την απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1976, 45/75, Rewe-Zentrale (Συλλογή τόμος 1976, σ. 81, σκέψη 15), να αποδειχθεί, όπως επιχειρεί η Επιτροπή, ότι η εφαρμογή της εγκυκλίου του 1956 επί οχημάτων που ενσωματώνουν μια τεχνολογική βελτίωση έχει ως αποτέλεσμα, τουλάχιστον σε ορισμένες περιπτώσεις, βαρύτερη φορολόγηση των εισαγομένων οχημάτων. Πράγματι, η εφαρμογή αυτής της νομολογίας εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι η φορολόγηση που πλήττει το εισαγόμενο προϊόν και εκείνη που πλήττει το εγχώριο προϊόν υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και σύμφωνα με διαφορετικές μεθόδους, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει εν προκειμένω.

38 Η Γαλλική Κυβέρνηση τονίζει σχετικώς ότι το κριτήριο που εφαρμόζεται προκειμένου να καθοριστεί αν τα οχήματα θα φορολογηθούν με βάση την εγκύκλιο του 1956 ή εκείνη του 1977 είναι η ύπαρξη τεχνολογικών βελτιώσεων, δηλαδή το μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων ή το αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων, και όχι το αν τα αυτοκίνητα είναι εισαγόμενα ή κατασκευαζόμενα στη Γαλλία. Παρατηρεί, εξάλλου, ότι μεταξύ των οχημάτων που φέρουν τεχνολογικές βελτιώσεις, τα οποία βεβαίως είναι στη πλειοψηφία τους εισαγόμενα, περιλαμβάνονται επίσης ορισμένα οχήματα γαλλικής κατασκευής. Για παράδειγμα, με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων είναι εφοδιασμένα δύο αυτοκίνητα Peugeot τύπου 306, όσο δε αφορά τα αυτοκίνητα Hommel, δύο τύπου berlinette και ένα τύπου barquette.

39 Εξάλλου, η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, ακόμα και αν όλα τα οχήματα που φέρουν μια τεχνολογική βελτίωση ήταν εισαγόμενα, το σύστημα φορολογήσεως δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως εισάγον δυσμενείς διακρίσεις για τον μοναδικό λόγο ότι μόνον εισαγόμενα προϊόντα, προερχόμενα ιδίως από άλλα κράτη μέλη, φορολογούνται βαρύτερα. Για να στοιχειοθετηθεί παράβαση του άρθρου 95, πρώτο

εδάφιο, της Συνθήκης θα έπρεπε επίσης να αποδείξει η Επιτροπή ότι η εφαρμογή του τύπου που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956 επί των οχημάτων που φέρουν μια τεχνολογική βελτίωση έχει ως αποτέλεσμα να αποτρέπει τους καταναλωτές να αγοράσουν εισαγόμενα οχήματα και να τους παρακινεί να επιλέξουν ομοειδή οχήματα κατασκευαζόμενα στη Γαλλία. Κατά την άποψη, όμως, της Γαλλικής Κυβέρνησεως, από τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες συνάγεται ότι οι καταναλωτές που αποτρέπονται από την αγορά ενός τύπου οχήματος που φέρει μια τεχνολογική βελτίωση επιλέγουν άλλα οχήματα της ίδιας εταιρίας, δηλαδή οχήματα κατά πλειοψηφία εισαγόμενα, και όχι αναγκαστικώς οχήματα εγχώριας παραγωγής. Συνεπώς, δεν αποδεικνύεται το προστατευτικό για την εγχώρια παραγωγή αποτέλεσμα.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

40 Κατά πάγια νομολογία, ένα σύστημα φορολογίας μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνο με το άρθρο 95 της Συνθήκης μόνο όταν αποκλείει σε κάθε περίπτωση τη βαρύτερη φορολόγηση των εισαγομένων προϊόντων σε σχέση με τα ομοειδή εγχώρια (βλ. απόφαση της 3ης Φεβρουαρίου 2000, Δουνιάς, C-228/98, Συλλογή 2000, σ. I-577, σκέψη 41, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

41 Προκειμένου να εξεταστεί αν συμβιβάζεται με το άρθρο 95 της Συνθήκης το σύστημα φορολογήσεως που αμφισβητεί η Επιτροπή, επιβάλλεται, πρώτον, να διευκρινιστεί κατά πόσον τα αυτοκίνητα που κατασκευάζονται στη Γαλλία και τα εισαγόμενα οχήματα που ενσωματώνουν μια τεχνολογική βελτίωση μπορούν να θεωρηθούν ως ομοειδή.

42 Προκειμένου να εκτιμηθεί ο χαρακτήρας του ομοειδούς, επί του οποίου στηρίζεται η απαγόρευση του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, πρέπει να εξεταστεί αν τα προϊόντα έχουν παρεμφερείς ιδιότητες και ικανοποιούν τις ίδιες ανάγκες των καταναλωτών (απόφαση της 4ης Μαρτίου 1986, 106/84, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1986, σ. 833, σκέψη 15).

43 Εξάλλου, στη σκέψη 28 της προαναφερθείσας αποφάσεως Tarantik, το Δικαστήριο αποφάνθηκε, αφενός, ότι προϊόντα όπως τα αυτοκίνητα είναι ομοειδή, κατά την έννοια του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, αν τελούν σε σχέση ανταγωνισμού λόγω των ιδιοτήτων τους και των αναγκών τις οποίες τα προϊόντα αυτά ικανοποιούν, και, αφετέρου, ότι ο βαθμός ανταγωνισμού μεταξύ δύο μοντέλων εξαρτάται από το κατά πόσον ανταποκρίνονται σε διάφορες απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά την τιμή, το μέγεθος, την άνεση, τις επιδόσεις, την κατανάλωση καυσίμων, την ανθεκτικότητα στον χρόνο και την αξιοπιστία.

44 Εφόσον τα κριτήρια του ομοειδούς, όπως αυτά καθορίστηκαν νομολογιακώς, δεν αναφέρονται αποκλειστικώς στον τεχνικό εξοπλισμό των οχημάτων, θα μπορούσαν, επίσης, να ληφθούν υπόψη άλλα χαρακτηριστικά. Προκύπτει, κατά συνέπεια, ότι οχήματα διαφορετικών εταιριών, είτε αυτά είναι εξοπλισμένα με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων ή με αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων, μπορούν να αποτελέσουν, κατά την αντίληψη των καταναλωτών, ομοειδή οχήματα, κατά την έννοια του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, όπως αυτό ερμηνεύθηκε στην προαναφερθείσα απόφαση Tarantik.

45 Συνεπώς, η έννοια των εγχωρίων ομοειδών οχημάτων δεν μπορεί να περιοριστεί σε εκείνα μόνο τα οχήματα γαλλικής παραγωγής τα οποία ενσωματώνουν μία από τις τεχνολογικές βελτιώσεις στις οποίες αναφέρεται η Επιτροπή στην παρούσα προσφυγή. Για παρόμοιους λόγους, το επιχείρημα που προέβαλε η Γαλλική Κυβέρνηση, κατά το οποίο ο καταναλωτής εκείνος ο οποίος αποτρέπεται από την αγορά αυτοκινήτου στο οποίο έχει ενσωματωθεί μια τεχνολογική βελτίωση, λόγω της βαρύτερης φορολογήσεώς του, θα επέλεγε όχημα της ίδιας εταιρίας, δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

46 Επιβάλλεται, δεύτερον, να εξεταστεί αν τα εισαγόμενα οχήματα στα οποία έχει ενσωματωθεί μια τεχνολογική βελτίωση επιβάλλεται φόρος βαρύτερος σε σχέση με τα ομοειδή εγχώρια οχήματα.

47 Δεν αμφισβητήθηκε ότι τα εισαγόμενα οχήματα αποτελούν την πλειοψηφία των οχημάτων εκείνων στα οποία έχει ενσωματωθεί μία τεχνολογική βελτίωση από αυτές στις οποίες αναφέρεται η παρούσα προσφυγή. Από τα στοιχεία που παρέσχε η Γαλλική Κυβέρνηση, εις απάντηση των γραπτών ερωτήσεων του Δικαστηρίου, προκύπτει ότι, αφενός, το σύνολο των εξοπλισμένων με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων οχήματα και, αφετέρου, η μεγάλη πλειοψηφία, αν όχι το σύνολο, των εξοπλισμένων με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων οχημάτων είναι εισαγόμενα οχήματα, επί των οποίων εφαρμόζεται η εγκύκλιος του 1956.

48 Προέκυψε, εξάλλου, ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, η εφαρμογή της μεθόδου υπολογισμού που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956 προκειμένου να προσδιοριστεί η φορολογήσιμη ιπποδύναμη ενός οχήματος αποβαίνει δυσμενής για τους κατόχους των σχετικών οχημάτων, καθόσον καταλήγει σε βαρύτερη φορολόγηση από εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή του τρόπου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως βάσει της εγκυκλίου του 1977. Εξάλλου, η Γαλλική Κυβέρνηση δεν αμφισβητεί ότι η εφαρμογή της εγκυκλίου του 1956 θα μπορούσε να έχει δυσμενείς συνέπειες, στον τομέα της φορολογήσεως, για τους κατόχους των οχημάτων.

49 Όπως έχει επανειλημμένως κριθεί, συντρέχει παράβαση του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, οσάκις ο φόρος που επιβάλλεται στο 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 (βλ. απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-375/95, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1997, σ. I-5981, σκέψη 20, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

50 Προκύπτει, κατά συνέπεια, ότι το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή της εγκυκλίου του 1956 για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων εκείνων στα οποία έχει ενσωματωθεί μια τεχνολογική βελτίωση και τα οποία είναι κατά πλειοψηφία εισαγόμενα, δεν αποκλείει σε κάθε περίπτωση τη βαρύτερη φορολόγηση των εισαγομένων οχημάτων σε σχέση με τα οχήματα εγχώριας παραγωγής που μπορούν να θεωρηθούν ως ομοειδή.

51 Επιβάλλεται, κατά συνέπεια, η διαπίστωση ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ και εφαρμόζοντας ρύθμιση προβλέπουσα την εφαρμογή ενός τύπου για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, που αποβαίνει δυσμενής για τα οχήματα τα εφοδιασμένα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων, καθώς και για τα οχήματα τα εφοδιασμένα με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων, και παράγει δυσμενή ή προστατευτικά αποτελέσματα για τα οχήματα τα κατασκευαζόμενα σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα ομοειδή εγχώρια οχήματα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

52 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή έχει ζητήσει την καταδίκη της Γαλλικής Δημοκρατίας και η Γαλλική Δημοκρατία ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

αποφασίζει:

1) Η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας σε ισχύ και εφαρμόζοντας ρύθμιση προβλέπουσα την εφαρμογή ενός τύπου για τον υπολογισμό της φορολογή-

σιμης ιπποδύναμης, που αποβαίνει δυσμενής για τα οχήματα τα εφοδιασμένα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων, καθώς και για τα οχήματα τα εφοδιασμένα με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων, και παράγει δυσμενή ή προστατευτικά αποτελέσματα για τα οχήματα τα κατασκευαζόμενα σε άλλα κράτη μέλη σε σχέση με τα ομοειδή εγχώρια οχήματα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ).

2) Καταδικάζει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 15 Μαρτίου 2001

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

A. La Pergola