# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
# JEAN MISCHO
## της 16ης Ιουνίου 1987 *

*Κύριε πρόεδρε,*
*Κύριοι δικαστές,*

1. Το Tribunal de grande instance της Mulhouse υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο ερώτημα:

« Απαγορεύει το άρθρο 95 της Συνθήκης της Ρώμης να επιβληθούν σε αυτοκίνητα που υπερβαίνουν ορισμένους φορολογήσιμους ίππους διαφοροποιημένα τέλη, των οποίων το ποσό αυξάνει εκθετικά σε συνάρτηση με την ιπποδύναμη, κριτήριο που καθορίζεται με μαθηματικό τύπο που καταλήγει να υπαγάγει στην παραπάνω εκθετική αύξηση κάθε όχημα με ορισμένο κυβισμό το οποίο δεν κατασκευάζεται στη Γαλλία, όπου δεν κατασκευάζονται τέτοια αυτοκίνητα, αντίθετα με ορισμένες άλλες χώρες, ιδίως της Κοινότητας; »

2. Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο δίκης μεταξύ ενός ιδιώτη, του Feldain, που είναι κύριος αυτοκινήτου αλλοδαπής κατασκευής και της Γαλλικής Εφορίας. Ο Feldain φρονεί ότι το σύστημα ετήσιας φορολογίας των αυτοκινήτων οχημάτων υπερπολυτελείας που εισάγει το άρθρο 18 του νόμου 85-695 της 11ης Ιουλίου 1985, ο οποίος εκδόθηκε κατόπιν της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 9ης Μαΐου 1985 ( Humblot, 112/84, Συλλογή 1985, σ. 1367, ιδίως σ. 1375 ) δεν συμβιβάζεται προς το άρθρο 95 της Συνθήκης όπως και το προηγούμενο σύστημα.

3. Το προϊσχύσαν σύστημα και οι βασικές γραμμές της νέας νομοθεσίας εκτίθενται στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση και δεν χρειάζεται να τα επαναλάβω εδώ.

4. Το Δικαστήριο έχει καθορίσει με πολλές αποφάσεις τα κριτήρια εφαρμογής του άρθρου 95. Μία από τις αποφάσεις με τα λεπτομερέστερα σχετικά στοιχεία είναι η απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 1980 ( Επιτροπή κατά Ιταλίας, υπόθεση 169/78, Rec. σ. 385 ) με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ιδίως ότι « το άρθρο 95 πρέπει να εξασφαλίζει την *πλήρη ουδετερότητα* των εσωτερικών επιβαρύνσεων από πλευράς ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων » ( σκέψη 4 ).

5. Με την απόφαση της 15ης Μαρτίου 1983 ( Επιτροπή κατά Ιταλίας, υπόθεση 319/81, Συλλογή σ. 601, σκέψη 21 ) το Δικαστήριο έκρινε ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια « να προβλέπουν, τηρώντας τις σχετικές οδηγίες, συντελεστή ΦΠΑ ανώτερο για τα προϊόντα πολυτελείας σε σχέση με τα εθνικά ή εισαγόμενα προϊόντα που δεν έχουν το χαρακτήρα αυτό, υπό τον όρο, πάντως, ότι τα *κριτήρια που επιλέγησαν για τον προσδιορισμό της κατηγορίας των προϊόντων που φορολογούνται βαρύτερα* δεν εισάγουν διάκριση εις βάρος των ομοειδών εισαγομένων προϊόντων, ή εκείνων που βρίσκονται έναντι των εθνικών προϊόντων σε σχέση ανταγωνισμού, κατά το άρθρο 95, δεύτερη παράγραφος ».

6. Όσον αφορά ειδικότερα τη φορολογία αυτοκινήτων οχημάτων, το Δικαστήριο έκρινε πρόσφατα ( απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1986, Επιτροπή κατά Ιταλίας, υπόθεση 200/85, Συλλογή 1986, σ. 3953, ιδίως σ. 3969 ) ότι « για να κριθεί κατά πόσο συμβιβάζεται η

* Μετάφραση από τα γαλλικά.

αμφισβητούμενη φορολογική διαφοροποίηση με το άρθρο 95 της Συνθήκης, είναι... αναγκαίο να εξεταστεί αν η διαφοροποίηση αυτή καθιερώνεται βάσει αντικειμενικού κριτηρίου, αν εισάγει διακρίσεις κατά τρόπο άμεσο ή έμμεσο και αν είναι ικανή να προστατεύσει τα ανταγωνιστικά εγχώρια προϊόντα έναντι των εισαγομένων από τα λοιπά κράτη μέλη » ( σκέψη 9 ). Με την ίδια απόφαση το Δικαστήριο έκρινε ( σκέψεις 16 και 20 ) ότι η ανταγωνιστική σχέση που πρέπει να ληφθεί υπόψη για να κριθεί κατά πόσο συντρέχει προστατευτισμός πρέπει να καλύπτει σε όλα τα αυτοκίνητα ανεξάρτητα του αν έχουν κινητήρα diesel ή κινητήρα βενζίνης.

7. Τη μεγαλύτερη σημασία για την παρούσα υπόθεση έχει βεβαίως η απόφαση Humblot της 9ης Μαΐου 1985 ( προαναφερθείσα ). Με την απόφαση αυτή το Δικαστήριο παρατηρεί, πρώτον, « 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.

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

9. Στη συνέχεια το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η επιβολή σε όλα τα αυτοκίνητα με φορολογική ιπποδύναμη άνω των 16 φορολογήσιμων ίππων ενός ειδικού τέλους που ανέρχεται στο πενταπλάσιο του αμέσως χαμηλότερου ποσού « 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 ».

10. Πρέπει λοιπόν να εξεταστεί πρώτον αν η νέα μέθοδος φορολογίας αποτελεί πλέον ως σύνολο « σύστημα προοδευτικής φορολογίας με ισόμετρες αυξήσεις ».

11. I — Το Tribunal de grande instance της Mulhouse διερωτάται αν το νέο σύστημα συμβιβάζεται προς το άρθρο 95 διότι, για τα αυτοκίνητα που υπερβαίνουν ορισμένη φορολογήσιμη ιπποδύναμη, το ύψος του τέλους αυξάνει κατά γεωμετρική πρόοδο αναλόγως αυτής.

12. Σχετικώς πρέπει να σημειωθεί εξαρχής ότι αν πράγματι η καμπύλη που παριστά τα διάφορα επίπεδα του τέλους έχει, μετά από ορισμένο σημείο, τα χαρακτηριστικά εκθετικής καμπύλης αυτό οφείλεται σε όλα τα στοιχεία που επενεργούν.

13. Οι διάφοροι συντελεστές καθορίστηκαν όχι « κατά εκθετικό λόγο » αλλά κατά « γεωμετρική πρόοδο »: κάθε επίπεδο του τέλους προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του προηγουμένου επί ορισμένο συντελεστή ( που καλείται « λόγος » της προόδου ). Εν προκειμένω ο συντελεστής αυτός δεν είναι σταθερός. Κυμαίνεται μεταξύ 1,2 και 2,4 για τις κατηγορίες μέχρι και 16 ίππους και είναι 1,5 για τις κατηγορίες μετά τους 16 ίππους. Δεδομένου ότι ο συντελεστής που ισχύει μετά τους 16 ίππους είναι χαμηλότερος, εκτός μιας εξαιρέσεως αυτών που ισχύουν για τις χαμηλότερες κατηγορίες ( από τη φορολογική κλίμακα των 8 και 9 ίππων προς την κλίμακα των 10 και 11 ίππων ο συντελεστής είναι 1,2 ), βασίμως συνάγεται το συμπέρασμα ότι η γαλλική ρύθμιση δεν είναι επιλήψιμη στο σημείο αυτό.

14. Το αν όμως συμβιβάζεται ένα σύστημα φορολογίας με το άρθρο 95 δεν εξαρτάται μόνο από το συγκεκριμένο ρυθμό προόδου αλλά και από τον προσδιορισμό της βάσης επιβολής και των άλλων λεπτομερειών εφαρμογής του τέλους[1] και, συγκεκριμένα, στην

1 — Βλέπε προαναφερθείσα απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 1980, σκέψη 7.

περίπτωση της γεωμετρικής προόδου, από τον αριθμό των όρων. Θα εξετάσω λοιπόν την αλληλουχία των διαφόρων επιπέδων της φορολογίας στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος.

15. Υπάρχουν οι εξής εννέα κλίμακες:

— μέχρι 4 ίππους: 2 κατηγορίες φορολογήσιμης ιπποδύναμης [2],

— 5 έως 7 ίπποι: 3 κατηγορίες

— 8 και 9 ίπποι: 2 κατηγορίες

— 10 και 11 ίπποι: 2 κατηγορίες

— 12 έως 16 ίπποι: 5 κατηγορίες

— 17 και 18 ίπποι: 2 κατηγορίες

— 19 και 20 ίπποι: 2 κατηγορίες

— 21 και 22 ίπποι: 2 κατηγορίες

— 23 και άνω ίπποι: 9 κατηγορίες φορολογήσιμης ιπποδύναμης [3].

16. Εντύπωση προκαλούν εξαρχής οι διαφορές ως προς τον αριθμό των φορολογικών κατηγοριών που περιλαμβάνονται στις διάφορες φορολογικές κλίμακες.

17. Εντύπωση προκαλεί ιδίως η υπαγωγή πέντε φορολογικών κατηγοριών στην κλίμακα των 12 έως 16 ίππων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσαν οι γαλλικές αρχές απαντώντας σε ερώτηση του Δικαστηρίου, στην κλίμακα αυτή υπάγονται 74 τύποι αυτοκινήτων.

18. Οι τρεις επόμενες κλίμακες περιλαμβάνουν δύο φορολογικές κατηγορίες η καθεμιά. Στην κλίμακα των 17 και 18 ίππων περιλαμβάνονται μόνο δύο τύποι αυτοκινήτων, στην κλίμακα 19 και 20 ίππων δέκα τύποι, και στην κλίμακα των 21 και 22 ίππων τρεις τύποι.

2 — Το γνωστό ως « 2 C. V. » αυτοκίνητο είναι ήδη τριών φορολογήσιμων ίππων.

3 — Φαίνεται ότι υπάρχουν μόνο αυτοκίνητα που εμπίπτουν στις κατηγορίες: 23, 26, 27, 31, 32, 34, 39, 40 και 54 ίππων.

19. Η γαλλική κυβέρνηση δεν διευκρίνισε τους λόγους της διάρθρωσης αυτής των κλιμάκων ούτε και εγώ κατάφερα να ξεχωρίσω σε ποιο *αντικειμενικό και ουδέτερο κριτήριο* στηρίζεται.

20. Η μέθοδος αυτή έχει ως πρώτο αποτέλεσμα ότι τα αυτοκίνητα των 14, 15 ή 16 ίππων που θα περίμενε κανείς να υπαχθούν σε χωριστή φορολογική κλίμακα, δεν φορολογούνται βαρύτερα από τα αυτοκίνητα των 12 ή 13 ίππων. Κατ' αυτό τον τρόπο σε κανένα γαλλικό αυτοκίνητο δεν επιβάλλεται τέλος μεγαλύτερο των 1 729 FF ( ύψος του τέλους για την περιφέρεια του Παρισιού το 1984 ).

21. Αντιθέτως η θέσπιση, μετά τους 16 ίππους, « ισχνών » κλιμάκων που περιλαμβάνουν μόνο δύο φορολογικές κατηγορίες, σε συνδυασμό με τη γεωμετρική πρόοδο που χαρακτηρίζει το όλο σύστημα, έχει ως αποτέλεσμα την ταχύτατη αύξηση των τελών στις κατηγορίες στις οποίες υπάγονται μόνο αυτοκίνητα αλλοδαπής κατασκευής ( 2 594 FF, 3 882 FF, 5 832 FF και 8 758 FF ).

22. Ενώ η διαφορά των τεσσάρων βαθμίδων μεταξύ ενός αυτοκινήτου 12 ίππων και ενός άλλου 16 ίππων δεν προκαλεί καμιά αύξηση της φορολογίας, η ίδια διαφορά μεταξύ ενός αυτοκινήτου 16 ίππων και ενός αυτοκινήτου 20 ίππων καταλήγει σε διαφορά φορολογίας κατά 224 %.

23. Είναι σαφές ότι δεν πρόκειται για « ισόμετρες αυξήσεις της φορολογίας » κατά την έννοια της αποφάσεως Humblot. Τα αποτελέσματα του ρυθμού αυξήσεως του συστήματος μετριάζονται για τα γαλλικά αυτοκίνητα πολυτελείας χάρη στην προαναφερθείσα « ευρεία » κλίμακα ενώ καθίστανται εντονότερα με την πρόβλεψη « στενών » κλιμάκων μετά το όριο από το οποίο οι κλίμακες αφορούν μόνο αλλοδαπά αυτοκίνητα. Επιβάλλεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι ο τρόπος κατατάξεως των αυτοκινήτων δεν στηρίζεται σε κριτήριο αντικειμενικό και ουδέτερο από πλευράς ανταγωνισμού

μεταξύ των γαλλικών και των αλλοδαπών αυτοκινήτων.

24. Μήπως τελικά θα έπρεπε τα αυτοκίνητα με φορολογική ιπποδύναμη μεγαλύτερη των 16 ίππων, που τυχαίνει να είναι όλα αλλοδαπής κατασκευής, να μη φορολογούνται ή να υποβάλλονται στο τέλος που ισχύει για την κλίμακα των 12 έως 16 ίππων; Δεν νομίζω. Κατά τη γνώμη μου τα αυτοκίνητα αυτά θα έπρεπε, μέχρις ότου τροποποιηθεί ενδεχομένως το όλο σύστημα, να φορολογούνται σαν να υπήρχαν και άλλες κλίμακες πέντε κατηγοριών μετά τους 16 ίππους ( 17 έως 21 ίππους, κλπ. ).

25. II — Με το δεύτερο τμήμα του ερωτήματός του το Tribunal de grande instance της Mulhouse διερωτάται μήπως ο τύπος κατά τον οποίο προσδιορίζεται η φορολογήσιμη ιπποδύναμη είναι και αυτός ασυμβίβαστος προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

26. Με την απόφαση Humblot το Δικαστήριο δέχτηκε ότι η φορολογήσιμη ιπποδύναμη μπορεί να θεωρηθεί ως αντικειμενικό κριτήριο βάσει του οποίου μπορεί να αυξάνει προοδευτικά το ύψος των τελών κυκλοφορίας.

27. Το Δικαστήριο παρατήρησε πάντως ότι « η φορολογική ιπποδύναμη μπορεί να καθορίζεται κατά διαφορετικούς τρόπους ». Το Δικαστήριο δηλαδή δεν διατύπωσε κρίση σχετικά με τον τύπο υπολογισμού που ισχύει στη Γαλλία. Ο τύπος αυτός καθορίστηκε με εγκύκλιο της διοικήσεως της 23ης Δεκεμβρίου 1977 και είναι ο ακόλουθος:

$$P = m\,(0{,}0458 \cdot \frac{C}{K})^{1{,}48}$$

Στον τύπο αυτό το P είναι η διοικητική ιπποδύναμη, το m είναι 1 για τη βενζίνη και 0,7 για το πετρέλαιο, το C είναι ο κυβισμός του κινητήρα σε κυβικά εκατοστά. Η παράμετρος K εκφράζει τη μετάδοση της κινήσεως και προκύπτει από τον υπολογισμό « του αριθμητικού μέσου όρου των ταχυτήτων σε χιλιόμετρα ανά ώρα που επιτυγχάνει θεωρητικώς το όχημα όταν ο κινητήρας αναπτύσσει χίλιες στροφές ανά λεπτό στις διάφορες θέσεις του κιβωτίου ταχυτήτων εμπροσθίας κινήσεως ».

28. Νομίζω ότι δεν θα μπορούσε να αμφισβητηθεί το αντικειμενικό και ουδέτερο του τύπου αυτού αν ο τύπος εφαρμοζόταν όπως έχει και χωρίς διάκριση σε όλα τα αυτοκίνητα είτε εγχώρια είτε αλλοδαπής κατασκευής. Πλην όμως, για τα αυτοκίνητα με ιπποδύναμη μεγαλύτερη των 100 kW, η παράμετρος K έχει ως ανώτατο όριο το 21, ακόμη και αν από το αντικειμενικό υπολογισμό προκύπτει μεγαλύτερη τιμή. Όπως όμως θα δούμε παρακάτω, ο κανόνας αυτός αφορά ελάχιστα γαλλικά αυτοκίνητα.

29. Δεδομένου ότι η παράμετρος K είναι παρανομαστής, ο καθορισμός ανωτάτου ορίου συνεπάγεται τεχνητή αύξηση της φορολογικής ιπποδύναμης P, οσάκις η πραγματική τιμή του K είναι μεγαλύτερη των 21 χλμ/ώρα.

α) *Το αποτέλεσμα του προς τα άνω περιορισμού της παραμέτρου K*

30. Με την απάντησή του στη δεύτερη ερώτηση του Δικαστηρίου ο εκπρόσωπος της γαλλικής κυβέρνησης δικαιολόγησε τον περιορισμό της παραμέτρου K στο 21 με τον ακόλουθο συλλογισμό:

« Η ανάγκη να μην ευνοηθούν αδικαιολόγητα ορισμένοι τύποι αυτοκινήτων σπορ ή πολυτελείας με πολύ υψηλές επιδόσεις και πραγματική ιπποδύναμη, τα οποία θα μπορούσαν να θεωρηθούν σχετικώς οικονομικά στην κατανάλωση ενέργειας εφόσον χρησιμοποιούνται κάτω των πραγματικών δυνατοτήτων τους, οδήγησε στον περιορισμό σε 21 χλμ/ώρα της τιμής της παραμέτρου K για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα των οποίων η πραγματική ιπποδύναμη είναι μεγαλύτερη των 100 kW. »

31. Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που δόθηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η δικαιολόγηση αυτή φαίνεται ότι έχει την εξής έννοια:

32. Όσο μεγαλύτερος είναι ο κυβισμός (άρα και η ιπποδύναμη) ενός κινητήρα[4] τόσο «μακρότερος» μπορεί να είναι ο αποπολλαπλασιασμός της μεταδόσεως της κινήσεως. Βάσει του συνήθους τύπου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης στη Γαλλία (η παράμετρος K δεν περιορίζεται προς τα άνω) πολλοί κινητήρες με μεγάλο κυβισμό θα έπρεπε να κατατάσσονται λόγω των «μακρών» τιμών της μεταδόσεως σε σχετικά χαμηλές φορολογικές κατηγορίες. Τα αυτοκίνητα που παρουσιάζουν τέτοιες τιμές μεταδόσεως είναι σχετικώς οικονομικά σε κατανάλωση καυσίμων όταν δεν υπερβαίνουν τα 120-130 χλμ/ώρα.

33. Τα αυτοκίνητα αυτά όμως με μεγάλο κυβισμό μπορούν να επιτύχουν ταχύτητες από 180 έως 250 χλμ/ώρα. Όταν λοιπόν χρησιμοποιούνται πλήρως οι ικανότητές τους, έχουν πολύ μεγαλύτερη κατανάλωση (διότι η αντίσταση του αέρα που πρέπει να υπερνικηθεί αυξάνει αναλόγως της ταχύτητας). Για να μην ευνοηθούν αδικαιολόγητα τα αυτοκίνητα αυτά που στην πραγματικότητα μπορούν να έχουν μεγάλη κατανάλωση, πρέπει, μετά από ένα ορισμένο όριο, να μη λαμβάνονται πλέον υπόψη οι προαναφερθείσες τιμές μεταδόσεως. Αυτό μπορεί να επιτευχτεί με την καθήλωση της παραμέτρου K στο επίπεδο των 21 χλμ/ώρα εφόσον η πραγματική ιπποδύναμη του κινητήρα υπερβαίνει τα 100 kW.

34. Ο συλλογισμός αυτός μου φαίνεται λογικώς βάσιμος. Θα ήταν πράγματι παράλογο να κατατάσσεται, για το λόγο και μόνο ότι λαμβάνεται υπόψη η σχέση μεταδόσεως K = 30, ένα αυτοκίνητο 3 590 κυβικών εκατοστών (Jaguar XJ 6, εξακύλινδρη, 21 φορολογήσιμων ίππων) στην ίδια φορολογική κατηγορία με αυτοκίνητο 2 500 κυβικών εκατοστών (Citroën CX 25, τετρακύλινδρη, 13 φορολογήσιμων ίππων).

35. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι σχεδόν όλα τα αλλοδαπά αυτοκίνητα με κυβισμό μικρότερο των 3 λίτρων και τα οποία διαθέτουν σχεδόν τον ίδιο χώρο και προσφέρουν σχεδόν την ίδια άνεση με τα γαλλικά αυτοκίνητα πολυτελείας (Citroën CX, Peugeot 505, Renault 25) κατατάσσονται σε φορολογικές κατηγορίες ίσες ή χαμηλότερες των 16 ίππων (τα Alfa 6, όλα τα Audi, τα BMW της σειράς 5.0, το 628Csi και το 730, τα Fiat Croma, τα Ford Scorpio, τα Lancia Thema, τα Maserati Biturbo, τα Mercedes 260 E, 260 SE, 300 E/SEL με μηχανικό κιβώτιο, τα Rover 820, τα Saab 9000, τα Volvo 740 και 760 κλπ.).

36. Ωστόσο ο τρόπος κατά τον οποίο προσδιορίζεται στη Γαλλία η φορολογήσιμη ιπποδύναμη προσκρούει στις ακόλουθες επικρίσεις:

37. Ο ρητός στόχος της εισαγωγής της παραμέτρου K στον τύπο υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης είναι να ευνοηθούν τα αυτοκινήτα που έχουν σχετικά μικρή κατανάλωση καυσίμων. Όπως προελέχθη, τα αυτοκίνητα με μεγάλο κυβισμό αλλά μακρές τιμές μεταδόσεως έχουν μεγάλη κατανάλωση μόνο μετά τα 130 χλμ/ώρα. Στη Γαλλία όμως απαγορεύεται η κίνηση με μεγαλύτερη ταχύτητα.

38. Δεύτερο, είναι αναμφισβήτητο ότι τα αυτοκίνητα με κυβισμό χαμηλότερο των 3 λίτρων μπορούν και αυτά να έχουν μεγάλη κατανάλωση. Πρόκειται για τα καλούμενα σπορ αυτοκίνητα, ο κινητήρας των οποίων χαρακτηρίζεται από μεγάλη ταχύτητα στροφών, ιδιαίτερα υψηλό συντελεστή συμπιέσεως και σχετικά «βραχείες» τιμές μεταδόσεως. Και τα αυτοκίνητα αυτά μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα άνω των 200 χλμ/ώρα.

39. Τα αυτοκίνητα αυτά μπορούν να έχουν μεγαλύτερη κατανάλωση στα 180 χλμ/ώρα από ένα αυτοκίνητο με μεγαλύτερο κυβισμό αλλά με «μακρότερες» τιμές μεταδόσεως. Όμως τα σπορ αυτά αυτοκίνητα δεν αντιμετωπίζονται το ίδιο αυστηρά όπως και τα αυτοκίνητα με μεγάλο κυβισμό.

4 — Νομίζω ότι για τη σύγκριση αυτή δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη οι περιπτώσεις «turbo» και «16 βαλβίδων» που δίνουν τη δυνατότητα σε αυτοκίνητα μέσου κυβισμού να αναπτύξουν πραγματική ισχύ μεγαλύτερη από τα αυτοκίνητα πολύ μεγαλύτερου κυβισμού. Κατόπιν των νέων αυτών εξελίξεων νομίζω ότι τα περισσότερα κράτη μέλη πρέπει κάποτε να διαρρυθμίσουν εκ νέου το οικείο σύστημα φορολογίας των αυτοκινήτων.

40. Εξάλλου η γαλλική κυβέρνηση δεν προέβαλε αντικειμενικό κριτήριο για να δικαιολογήσει την καθήλωση της παραμέτρου Κ στα 21 και όχι λ. χ. στα 20 ή στα 22 χλμ/ώρα.

41. Ο Feldain υπολόγισε, όπως αναφέρεται στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι αν η παράμετρος Κ περιοριστεί στα 21 χλμ/ώρα, όλα τα αυτοκίνητα με κυβισμό μεγαλύτερο των 3 109,7 κυβικών εκατοστών θεωρούνται αυτομάτως ότι έχουν φορολογήσιμη ιπποδύναμη μεγαλύτερη των 16 ίππων, ανεξαρτήτως των διαφορετικών χαρακτηριστικών τους όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων. Αλλά κυβισμό μεγαλύτερο των 3 109,7 κυβικών εκατοστών έχουν μόνο αλλοδαπής κατασκευής αυτοκίνητα.

42. Το επιχείρημα αυτό δεν μου φαίνεται καθόλου πειστικό διότι η κατηγορία των 17 ίππων θα πρέπει κάπου να αρχίζει και δεν βλέπω για ποιο λόγο να μην τεθεί ως όριο το όριο των 3 109,7 κυβικών εκατοστών. Αν η παράμετρος Κ είχε καθηλωθεί στα 20 χλμ/ώρα, το όριο των 17 ίππων θα ήταν τα 2 961,75 κυβικά εκατοστά. Στην περίπτωση αυτή όμως κανένα γαλλικό αυτοκίνητο δεν θα περνούσε από την κατηγορία 16 ίππων προς την κατηγορία των 17 ίππων διότι κανένα γαλλικό αυτοκίνητο δεν υπερβαίνει τα 2 664 κυβικά εκατοστά. ( Ακόμη και το Peugeot 604, που δεν κατασκευάζεται πλέον, είχε μόνο 2 849 κυβικά εκατοστά. )

43. Αν η παράμετρος Κ είχε περιοριστεί στα 22 χλμ/ώρα το όριο θα ήταν 3 257,92 κυβικά εκατοστά. Ένα μόνο επιπλέον αλλοδαπό αυτοκίνητο ( Porsche 311 ) θα « κατέβαινε » ενδεχομένως στην κατηγορία των 16 ίππων αλλά για να είμαι βέβαιος θα πρέπει να γνωρίζω την παράμετρο Κ του αυτοκινήτου αυτού.

44. Υπάρχει όμως και ένα άλλο επιχείρημα, αποφασιστικό κατά τη γνώμη μου. Είναι το ότι το αποτέλεσμα του υπολογισμού 0,0458 × C/K εξακολουθεί να υψώνεται στην 1,48 δύναμη, ακόμα και όταν η Κ παράμετρος Κ « καθηλώνεται » στο 21. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ότι καθίσταται εντονότερη η επίπτωση του μεγαλύτερου κυβισμού των αυτοκινήτων άνω των 3 109,7 κυβικών εκατοστών χωρίς να υπάρχει ούτε το ελάχιστο αντιστάθμισμα λόγω του ότι λαμβάνονται συγχρόνως υπόψη οι « μακρότερες » τιμές μεταδόσεως που εμφανίζουν συνήθως τα αυτοκίνητα αυτά.

45. Ανέφερα προηγουμένως ότι δεν είναι λογικό να κατατάσσεται στην κατηγορία των 13 ίππων ένα αυτοκίνητο των 3 590 κυβικών εκατοστών. Αντιστρόφως δεν νομίζω ότι δικαιολογείται η κατάταξή του στην κατηγορία των 21 ίππων.

46. Δεν αντιλαμβάνομαι για ποιο λόγο, μετά το όριο πέραν του οποίου παύει να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική τιμή της παραμέτρου Κ δεν εφαρμόζεται και πάλι η κατάταξη βάσει του κυβισμού και μόνον των αυτοκινήτων.

47. Δεν θέλω να εκφέρω γνώμη ως προς το ζήτημα αν θα αρκούσε, εναλλακτικώς, να μειωθεί ο εκθέτης 1,48 για τα αυτοκίνητα με παράμετρο περιορισμένη προς τα άνω. ( Και μόνη η μείωση από 1,48 σε 1,44 λ. χ. θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των αυτοκινήτων. ) Αυτό που είναι βέβαιο εν πάση περιπτώσει είναι ότι η « καθήλωση » ενός από τους όρους κάποιου μαθηματικού τύπου θα έπρεπε λογικά να οδηγήσει σε επανεξέταση και των άλλων όρων ούτως ώστε η επίπτωσή τους να μη γίνει ξαφνικά δυσανάλογη, ιδίως όταν βρισκόμαστε στον τομέα του διεθνούς ανταγωνισμού, η δε μεταβολή του τρόπου υπολογισμού επηρεάζει κυρίως αυτοκίνητα που κατασκευάζονται σε άλλα κράτη μέλη.

48. Έτσι έχει η περίπτωση εν προκειμένω. Απαντώντας σε ερώτηση που τέθηκε κατά την προφορική διαδικασία οι γαλλικές αρχές διαβίβασαν στο Δικαστήριο κατάλογο έξι τύπων γαλλικών αυτοκινήτων των οποίων η διοικητική ιπποδύναμη μεταβάλλεται λόγω του περιορισμού της παραμέτρου Κ. Πρόκειται πάντως για κατάλογο αυτοκινήτων « που

καταχωρήθηκαν μετά την 1η Ιανουαρίου 1978 ». Τρεις από τους τύπους αυτούς είτε δεν κατασκευάζονται πλέον σήμερα είτε αλλάζουν κατηγορία μόνο λόγω του ότι έχουν αυτόματο κιβώτιο με τρεις θέσεις. Οι τρεις λοιποί τύποι είναι αυτοκίνητα του τύπου σπορ που κατασκευάζονται σε μικρό αριθμό από τους οποίους δύο μόνο περνούν σε υψηλότερη φορολογική κλίμακα.

49. Προκύπτει λοιπόν ότι η γαλλική παραγωγή ελάχιστα μόνο θίγεται από την επίδικη κανονιστική ρύθμιση.

50. Δυστυχώς δεν διαθέτομε πλήρη πίνακα των αλλοδαπών αυτοκινήτων που κατατάσσονται σε υψηλότερη κατηγορία λόγω του προαναφερθέντος τρόπου υπολογισμού. Θα πρόκειται πάντως για μεγάλο πίνακα, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τον ειδικευμένο τύπο, οι γερμανοί κατασκευαστές πωλούν 56 περίπου τύπους αυτοκινήτων με ιπποδύναμη μεγαλύτερη των 100 kW, οι βρετανοί κατασκευαστές 20 περίπου, και οι ιταλοί περίπου 34, ενώ οι γάλλοι κατασκευαστές παράγουν μόνο 8 τύπους τέτοιων αυτοκινήτων.

51. Συνάγεται, επομένως, το συμπέρασμα ότι ο τρόπος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των αυτοκινήτων ισχύος άνω των 100 kW δεν είναι ουδέτερος από πλευράς ανταγωνισμού και είναι ικανός να προστατεύσει έμμεσα τα αυτοκίνητα γαλλικής κατασκευής που υπερβαίνουν αυτή την ιπποδύναμη.

β) *Το στοιχείο ότι λαμβάνονται υπόψη οι διάφορες θέσεις των αυτομάτων κιβωτίων ταχυτήτων*

52. Πριν από τις 15 Απριλίου 1983 για τον υπολογισμό της παραμέτρου K των αυτοκινήτων με αυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων λαμβάνονταν υπόψη οι τέσσερις αυτές ταχύτητες σύμφωνα με τον τύπο:

$$K = \frac{k1 + k2 + k3 + k4}{4,2}$$

53. Μετά την εγκύκλιο της 15ης Απριλίου 1983 λαμβάνεται πλέον υπόψη ο μέσος όρος των τριών ταχυτήτων αντί τεσσάρων σύμφωνα με έναν από τους επόμενους τύπους:

$K = \frac{k1 + k2 + k4}{3,48}$ αν k4 είναι ίσο ή μικρότερο του 1,4 k3

ή

$K = \frac{k1 + k2 + 1,4\,k3}{3,48}$ αν k4 είναι μεγαλύτερο ή ίσο του 1,4 k3.

54. Η τροποποίηση της ρύθμισης έχει επομένως ως αποτέλεσμα ότι η παράμετρος K είναι, μετά το 1983, χαμηλότερη από προηγουμένως: άρα αυξάνει η φορολογήσιμη ιπποδύναμη των αυτοκινήτων με αυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων.

55. Όμως τα αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων συνεπάγονται χαμηλότερη κατανάλωση από τα κιβώτια τριών ταχυτήτων. Μια νομοθεσία λοιπόν, που έχει ως σκοπό να ευνοήσει τα οικονομικότερα αυτοκίνητα θα έπρεπε να κατατάσσει τα αυτοκίνητα που έχουν τα εν λόγω κιβώτια σε χαμηλότερη και όχι σε υψηλότερη φορολογική κατηγορία.

56. Όπως προκύπτει όμως, τα τελευταία έτη εισήχθησαν αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων και σε αυτοκίνητα γαλλικής κατασκευής (βλέπε απάντηση της γαλλικής κυβέρνησης στην τρίτη ερώτηση του Δικαστηρίου).

57. Έτσι όλα τα αυτόματα αυτοκίνητα Peugeot και τα Citroën BX έχουν κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων. Οι προαναφερθέντες κανόνες υπολογισμού εφαρμόζονται και σ' αυτά τα αυτοκίνητα όπως και στα αυτοκίνητα αλλοδαπής κατασκευής.

58. Υπό τις συνθήκες αυτές ο νέος τρόπος υπολογισμού της παραμέτρου K των αυτοκινήτων που έχουν αυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων δεν μπορεί να θεωρηθεί, κατά τη γνώμη μου, ως δημιουργικός διακρίσεων ή προστατευτικού χαρακτήρα.

**Συμπέρασμα**

59. Για τους προαναφερθέντες λόγους προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο προδικαστικό ερώτημα:

« Το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στα αυτοκίνητα που υπερβαίνουν ορισμένη φορολογήσιμη ιπποδύναμη, και είναι μόνο εισαγόμενα ιδίως από άλλα κράτη μέλη, διαφοροποιημένο τέλος το οποίο αυξάνει κατά πρόοδο αισθητά μεγαλύτερη από το διαφοροποιημένο τέλος που ισχύει για τα αυτοκίνητα που δεν υπερβαίνουν την εν λόγω φορολογήσιμη ιπποδύναμη ή να υπολογίζουν τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη με μέθοδο που έχει ως αποτέλεσμα ότι υπερεκτιμάται η φορολογήσιμη ιπποδύναμη ορισμένων κατηγοριών αυτοκινήτων, των περισσοτέρων εισαγομένων και μάλιστα από άλλα κράτη μέλη. »