ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIEGBERT ALBER

της 26ης Οκτωβρίου 2000 [1]

I — Εισαγωγή

1. Στην παρούσα υπόθεση, το Δικαστήριο καλείται εκ νέου, αυτή τη φορά όμως μέσω προσφυγής λόγω παραβάσεως, να αποφανθεί επί της συμφωνίας με το κοινοτικό δίκαιο ορισμένων μεθόδων υπολογισμού που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του γαλλικού συστήματος φορολογίας αυτοκινήτων [2]. Πρόκειται για το ζήτημα αν η μέθοδος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, η οποία είναι καθοριστική για το ύψος της φορολογήσεως — που εν προκειμένω στηρίζεται κυρίως στον αριθμό σχέσεων του κιβωτίου ταχυτήτων — συνεπάγεται δυσμενείς διακρίσεις ή έχει προστατευτικές συνέπειες έναντι των κατασκευαζομένων εντός άλλων κρατών μελών οχημάτων σε σχέση με ομοειδή οχήματα που κατασκευάζονται στη Γαλλία. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό ακριβώς συμβαίνει, διότι, κατά την άποψή της, οχήματα με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων και αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων φορολογούνται βάσει του συστήματος του 1996 και επομένως επιβαρύνονται περισσότερο από τα φορολογούμενα βάσει του συστήματος του 1997 οχήματα, τα οποία είναι ομοειδή από τεχνικής απόψεως. Δεδομένου ότι οχήματα με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων ή με αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων ως επί το πλείστον εισάγονται και μόνο κατά ένα ελάχιστο μέρος προέρχονται από τη γαλλική παραγωγή, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι γαλλικές διατάξεις που αφορούν τη φορολογία αυτοκινήτων αντιβαίνουν προς το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ).

2. Η Επιτροπή έκρινε αρχικώς ότι αντέβαινε προς το κοινοτικό δίκαιο ο τρόπος κατά τον οποίο οι γαλλικές αρχές υπολόγιζαν τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη οχημάτων με ισχύ άνω των 100 kW. Κατά συνέπεια, κίνησε καταρχάς δύο χωριστές διαδικασίες. Οι διαδικασίες αυτές ενώθηκαν, στη συνέχεια, στην υπό κρίση προσφυγή, δεδομένου ότι και οι δύο αιτιάσεις αφορούν τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη βάσει των ίδιων γαλλικών νομοθετικών ρυθμίσεων.

3. Επειδή, πάντως, η Επιτροπή απέσυρε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση τη δεύτερη αιτίαση, δεν χρειάζεται στη συνέχεια να εξεταστεί παρά μόνο ο πρώτος ισχυρισμός. Δεν χρειάζεται επίσης να εξεταστεί η νομική κατάσταση που υφίστατο πριν από την 1η Ιουλίου 1998, δεδομένου ότι η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — Επί των μέχρι τούδε σχετικών υποθέσεων επί των οποίων εκδόθηκε προδικαστική απόφαση, βλ. τις αποφάσεις της 9ης Μαΐου 1985, 112/84, Humblot (Συλλογή 1985, σ. 1367), της 17ης Σεπτεμβρίου 1987, 433/85, Feldain (Συλλογή 1987, σ. 3521), της 28ης Απριλίου 1988, 76/87, 86/87 έως 89/87 και 149/87, Seguela (Συλλογή 1988, σ. 2397), της 29ης Ιουνίου 1988, 240/87, Deville (Συλλογή 1988, σ. 3513), της 30ής Νοεμβρίου 1995, C-113/94, Casarin (Συλλογή 1995, σ. I-4203), της 18ης Δεκεμβρίου 1997, C-284/96, Tabouillot (Συλλογή 1997, σ. I-7471), της 15ης Ιουνίου 1999, C-421/97, Tarantik (Συλλογή 1999, σ. I-3633), καθώς και τις διατάξεις της 2ας Φεβρουαρίου 1996, C-257/95, Bresle (Συλλογή 1996, σ. I-233), της 2ας Μαρτίου 1999, C-231/98 και C-232/98, Lamboley και Bouctot (που δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στη Συλλογή), της 21ης Απριλίου 1999, C-28/98 και C-29/98, Charreire και Hirtsmann (Συλλογή 1999, σ. I-1963), και της 11ης Μαΐου 1999, C-325/98, Anssens (Συλλογή 1999, σ. I-2969).

δήλωσε ότι οι διατάξεις της γαλλικής νομοθεσίας που ισχύουν έκτοτε συνάδουν προς το κοινοτικό δίκαιο.

II — Οι εθνικές ρυθμίσεις που αφορούν τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως

4. Με το άρθρο 1599 C έως 1599 J του Code général des impôts θεσπίστηκε στη Γαλλία ένας κλιμακούμενος φόρος επί των οχημάτων με κινητήρα. Μέσω της νομοθετικής οδού, καθορίστηκαν φορολογικά κλιμάκια τα οποία — υπολογιζόμενα αρχικώς βάσει του κυβισμού — περιελάμβαναν διάφορα κλιμάκια φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως. Σε κάθε ένα από τα φορολογικά αυτά κλιμάκια αντιστοιχεί ένας συντελεστής. Το ύψος του κλιμακούμενου φόρου, ο οποίος περιέρχεται στα Departements, προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό ενός βασικού ποσού — που καθορίζουν ετησίως τα μέλη των επιμέρους Conseils généraux — με τους συντελεστές που αντιστοιχούν στο οικείο φορολογικό κλιμάκιο.

5. Το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως οχημάτων με κινητήρα στηρίζεται επομένως στον καθορισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των επιβατηγών οχημάτων. Πρέπει σχετικώς να διευκρινιστεί ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν με τον νόμο της 2ας Ιουλίου 1998, ο οποίος ρυθμίζει τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των νέων οχημάτων τα οποία καταχωρίζονται μετά την 1η Ιουλίου 1998, δεν αντιβαίνουν καταρχήν — όπως εκθέτει η Επιτροπή — προς το κοινοτικό δίκαιο.

6. Κατά την κρίσιμη για την παρούσα διαδικασία λόγω παραβάσεως περίοδο — δηλαδή την προ της 1ης Ιουλίου 1998 περίοδο — ο υπολογισμός της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως ρυθμιζόταν κυρίως με την εγκύκλιο της 28ης Δεκεμβρίου 1956 (*JORF* της 22ας Ιανουαρίου 1957, σ. 910), καθώς και με την εγκύκλιο 77-191, της 23ης Δεκεμβρίου 1977 (*JORF* της 8ης Φεβρουαρίου 1978, σ. 1052), όπως έχει τροποποιηθεί με τις εγκυκλίους 87-56, της 24ης Ιουνίου 1987, και 88-04, της 12ης Ιανουαρίου 1988 (στο εξής: εγκύκλιος του 1977).

7. Ο τύπος για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, που προκύπτει από την εγκύκλιο του 1956, στηρίζεται αποκλειστικά στον κυβισμό του οχήματος.

8. Η εγκύκλιος του 1977 εισήγαγε, αντιθέτως, από την 1η Ιανουαρίου 1978, ένα νέο τύπο για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των οχημάτων, ο οποίος εν όψει νέων τεχνολογιών περιλαμβάνει και άλλες παραμέτρους εκτός από τον κυβισμό, μεταξύ των οποίων το εύρος των ελαστικών και τη μετάδοση των ταχυτήτων εντός του κιβωτίου ταχυτήτων — τον αριθμό των ταχυτήτων — επομένως τεχνικά κριτήρια βελτιώσεως των αποδόσεων όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές καυσαερίων.

9. Το είδος της παρεχομένης εγκρίσεως ως προς τα οχήματα — η έγκριση αναλόγως του τύπου του οχήματος — αποτελεί ένα από τα κριτήρια που καθορίζουν την εφαρμοστέα ρύθμιση.

10. Συγκεκριμένα, η εγκύκλιος του 1956 ισχύει γενικά για όλα τα οχήματα για τα οποία δόθηκε έγκριση οχήματος, ανά τύπο οχήματος ή μεμονωμένη έγκριση, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1978. Η εγκύκλιος ισχύει επίσης για επιβατηγά οχήματα, τα χαρακτηριστικά των οποίων (καθίσματα, τύπος κινητήρα, τρόπος μεταδόσεως) δεν περιλαμβάνονται στα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στην εγκύκλιο του 1977. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα εν προκειμένω οχήματα με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων και τα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων.

Η μέθοδος υπολογισμού που προβλέπει η εγκύκλιος του 1956 εφαρμόζεται επίσης και σε επιβατηγά οχήματα, για τα οποία έχει δοθεί έγκριση οχήματος από τις 24 Ιουνίου 1987 και εντεύθεν και τα οποία, όσον αφορά τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη, δεν ανταποκρίνονται σε εγκριθέντα τύπο οχήματος ή θεωρούνται ως ομοειδή, από απόψεως φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, προς τύπο οχήματος του οποίου η φορολογήσιμη ιπποδύναμη υπολογίστηκε βάσει της εγκυκλίου του 1977.

Ομοίως, αυτός ο τύπος υπολογισμού εφαρμόζεται και για ορισμένα άλλα οχήματα ανάλογα με το είδος και την ημερομηνία της εγκρίσεως, περίπτωση η οποία, δεδομένου ότι δεν αφορά την παρούσα υπόθεση, δεν χρειάζεται να εξεταστεί.

11. Η εγκύκλιος του 1977, αντιθέτως, ισχύει καταρχήν για επιβατηγά οχήματα για τα οποία έχει δοθεί έγκριση ανά τύπο οχήματος από την 1η Ιανουαρίου 1978, καθώς και για επιβατηγά οχήματα, για τα οποία έχει δοθεί μεμονωμένη έγκριση από τις 24 Ιουνίου 1987 και τα οποία ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένο εγκεκριμένο τύπο ή, αναγνωρίζονται, από απόψεως φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, ως ανταποκρινόμενα σε εγκεκριμένο τύπο και των οποίων η φορολογήσιμη ιπποδύναμη υπολογίζεται βάσει της εγκυκλίου του 1977.

12. Στη Γαλλία ίσχυαν παράλληλα κατά τον χρόνο των υπό κρίση περιστατικών, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 1978, δύο — μάλιστα από το 1998 τρεις — διαφορετικές μέθοδοι για τον υπολογισμό του κλιμακίου φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως. Προφανώς, για τα περισσότερα από τα οχήματα για τα οποία εδίδετο άδεια εντός της Γαλλίας κατά τον χρόνο των υπό κρίση περιστατικών εφαρμοζόταν ο τύπος που προέβλεπε η εγκύκλιος του 1977. Εντούτοις, για τα σχετικά με την παρούσα υπόθεση οχήματα εφαρμοζόταν ο τύπος της εγκυκλίου του 1956.

13. Χάριν πληρότητας, ας σημειωθεί ότι ο παρατεθείς στο σημείο 5 νόμος της 2ας Ιουλίου 1998 ισχύει για την εξεύρεση της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως νέων οχημάτων για τα οποία δόθηκε έγκριση οχήματος μετά την 1η Ιουλίου 1998. Ο νέος υπολογισμός στηρίζεται σε δύο μεταβλητές: ισχύς κινητήρα σε kilowatt και εκπομπή διοξειδίου του άνθρακος σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο. Επομένως, με τον υπολογισμό αυτό δεν λαμβάνεται υπόψη ο κυβισμός, η σχέση μεταδόσεως ή το είδος του καυσίμου.

III — Η πριν από την άσκηση της προσφυγής διαδικασία

14. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτοκίνητα οχήματα από άλλα κράτη μέλη, τα οποία είναι εξοπλισμένα με «νέα» τεχνολο-

γία — δηλαδή με μηχανικό κιβώτιο πέντε ταχυτήτων ή αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων — «λόγω μικρών διαφορών στη σύλληψη κατασκευής των κιβωτίων ταχυτήτων» φορολογούνται υψηλότερα απ' ό,τι παρόμοια οχήματα που κατασκευάζονται στη Γαλλία. Επιπλέον, η φορολογήσιμη ιπποδύναμη χρησιμεύει ως βάση για τον υπολογισμό των ασφαλίστρων για αυτοκίνητα, πράγμα που σημαίνει επιπλέον επιβάρυνση για τον εκάστοτε κύριο αυτοκινήτου.

15. Η «υψηλότερη φορολόγηση» απορρέει — όπως εκθέτει η Επιτροπή — από τη συστηματική εφαρμογή του τύπου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως βάσει της εγκυκλίου του 1956. Μέχρι το 1994, κανένα κατασκευαζόμενο στη Γαλλία όχημα δεν εξοπλιζόταν από το εργοστάσιο με την τεχνολογία αυτή, η οποία συνιστά τελειοποίηση των μέχρι τώρα γνωστών τεχνικών μεθόδων. Εντούτοις, η τεχνολογία αυτή ήταν γνωστή και, επομένως, θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως στο πλαίσιο της εγκυκλίου του 1977.

16. Με έγγραφα της 25ης Μαΐου 1993 και της 19ης Σεπτεμβρίου 1994, η Επιτροπή γνωστοποίησε στις γαλλικές αρχές ότι η κατάσταση αυτή δεν συνάδει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης.

17. Οι γαλλικές αρχές απάντησαν με έγγραφα της 6ης Αυγούστου 1993 και της 13ης Μαρτίου 1995. Στο πρώτο έγγραφο αναγνώρισαν ότι τα οχήματα που διαθέτουν μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων και αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων υπάγονται στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1956. Αυτό ισχύει επίσης για οχήματα με τεχνολογία που δεν ήταν ακόμα γνωστή το 1977 και η οποία, επομένως, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί σε μαζική παραγωγή.

18. Από το δεύτερο έγγραφο συνάγεται ότι η εφαρμογή των διαφορετικών μεθόδων υπολογισμού ανάλογα με την κατασκευή του κιβωτίου ταχυτήτων των οχημάτων θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τον καθορισμό διαφορετικής φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως για ομοειδείς τύπους αυτοκινήτων. Από μία πρώτη λεπτομερή έρευνα βάσει των τύπων αυτοκινήτων που πωλήθηκαν στη γαλλική αγορά το 1993 προκύπτουν τα ακόλουθα:

1) Σε σύγκριση με ομοειδείς τύπους αυτοκινήτων με μηχανικό κιβώτιο πέντε ταχυτήτων οι τύποι αυτοκινήτων με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων θα μπορούσαν να έχουν φορολογήσιμη ιπποδύναμη αυξημένη κατά δύο έως τρεις φορολογήσιμους ίππους.

2) Σε σύγκριση με ομοειδείς τύπους αυτοκινήτων με αυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων οι τύποι αυτοκινήτων με κιβώτιο πέντε ταχυτήτων θα μπορούσαν να έχουν είτε την ίδια φορολογήσιμη ιπποδύναμη είτε αυξημένη κατά ένα φορολογήσιμο ίππο είτε μειωμένη κατά τέσσερις έως επτά φορολογήσιμους ίππους.

3) Όσον αφορά πολλούς άλλους τύπους αυτοκινήτων, δεν κατέστη δυνατή η σύγκριση, διότι δεν υφίστανται στην

αγορά τύποι αυτοκινήτων με παρόμοιο τεχνικό εξοπλισμό κλασικού τρόπου αλλαγής ταχυτήτων.

19. Τα τελικά αποτελέσματα για το αν ήταν εφικτή από τεχνικής απόψεως η προσαρμογή της εγκυκλίου του 1977 θα ήταν έτοιμα μέχρι τα τέλη του 1995 και στη συνέχεια θα ανακοινώνονταν στην Επιτροπή.

20. Η Επιτροπή θεώρησε ότι τα δύο αυτά έγγραφα των γαλλικών αρχών αποτελούν αναγνώριση για το ότι υφίσταται δυσμενής διάκριση λόγω της μεθόδου υπολογισμού και για το ότι η μέθοδος αυτή έχει ως συνέπεια υψηλότερη φορολογική επιβάρυνση σε σχέση με ομοειδή οχήματα που κατασκευάζονται στη Γαλλία, ενώ η υψηλότερη αυτή φορολόγηση δεν παρατηρείται σε όλες τις περιπτώσεις.

Με έγγραφο της 13ης Μαρτίου 1996, η Επιτροπή ζήτησε από τις γαλλικές αρχές να της ανακοινώσουν το αποτέλεσμα της μελέτης για την προσαρμογή της εγκυκλίου του 1977. Εντούτοις, δεν έλαβε καμία απάντηση επί του εγγράφου αυτού.

21. Το έγγραφο οχλήσεως στο πλαίσιο της διαδικασίας λόγω παραβάσεως επιδόθηκε στη Γαλλική Δημοκρατία στις 2 Φεβρουαρίου 1997, στο οποίο, εντούτοις, οι γαλλικές αρχές και πάλι δεν απάντησαν.

22. Η Επιτροπή απηύθυνε στη Γαλλική Δημοκρατία την αιτιολογημένη γνώμη με έγγραφο της 22ας Δεκεμβρίου 1997. Με έγγραφο της 2ας Μαρτίου 1998, οι γαλλικές αρχές εξέθεσαν την άποψή τους επί της καταστάσεως.

23. Στο έγγραφο αυτό της απαντήσεώς τους, οι γαλλικές αρχές επεσήμαναν ότι η εφαρμογή των διαφόρων μεθόδων υπολογισμού ανάλογα με την κατασκευή του κιβωτίου ταχυτήτων των οχημάτων μπορεί ενδεχομένως να έχει ως αποτέλεσμα διαφορετική φορολογήσιμη ισποδύναμη για ομοειδείς τύπους οχημάτων. Συγκριτικές μελέτες, που πραγματοποιήθηκαν βάσει των οχημάτων που υφίσταντο κατά το 1993 στην εγχώρια αγορά, απέδωσαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

— Σε σχέση με ομοειδείς τύπους οχημάτων με μηχανικά κιβώτια πέντε ταχυτήτων ή με αυτόματα κιβώτια τεσσάρων ταχυτήτων υπολογιζόταν για τύπους αυτοκινήτων με μηχανικά κιβώτια έξι ταχυτήτων ή αυτόματα κιβώτια πέντε ταχυτήτων υψηλότερη, ίδια ή χαμηλότερη φορολογήσιμη ισποδύναμη.

— Για πολλά οχήματα δεν υφίστανται ομοειδείς τύποι αυτοκινήτων εξοπλισμένων με τα συνήθη κιβώτια ταχυτήτων.

24. Από όλα τα αντίστοιχα νέα οχήματα για τα οποία δόθηκε έγκριση οχήματος το 1993 μόνο 0,002 % (3 500 οχήματα) ήταν εξοπλι-

σμένα με τη νέα τεχνική κιβωτίου ταχυτήτων. Εντούτοις, πραγματοποιήθηκαν μελέτες για την αναπροσαρμογή της μεθόδου υπολογισμού που προέβλεπε η εγκύκλιος του 1977. Στην περίπτωση εντούτοις μιας τέτοιας αναπροσαρμογής, δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση ο σκοπός που συνίσταται στον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης κατά τρόπο που να λαμβάνει επίσης υπόψη και την κατανάλωση καυσίμων. Επομένως, η νέα μέθοδος υπολογισμού εξακολουθεί να είναι έγκυρη ανεξάρτητα από τις τεχνολογικές προόδους των κινητήρων και των κιβωτίων ταχυτήτων. Οι μελέτες αυτές ολοκληρώθηκαν μέχρι το φθινόπωρο του 1997. Είχαν ως αποτέλεσμα τη θέσπιση νέας μεθόδου υπολογισμού η οποία στηρίζεται κυρίως στη συνολική ισχύ του οχήματος σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές οδηγίες.

IV — Προσφυγή και αίτημα της προσφυγής

25. Δεδομένου ότι η Επιτροπή εξακολουθεί παρά ταύτα να θεωρεί ότι υφίσταται παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης, άσκησε την προσφυγή που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 16 Ιουλίου 1999.

26. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή παραιτήθηκε από τον δεύτερο σκέλος της προσφυγής. Εφεξής, ζητεί από το Δικαστήριο:

1) να αναγνωρίσει ότι η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας και εφαρμόζοντας μία ρύθμιση η οποία προβλέπει για οχήματα, τα οποία είναι εξοπλισμένα με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων ή με αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων, μια συνεπαγόμενη δυσμενή αποτελέσματα μέθοδο για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, η οποία συνεπάγεται δυσμενείς διακρίσεις ή έχει προστατευτικά αποτελέσματα όσον αφορά οχήματα που κατασκευάζονται εντός άλλων κρατών μελών σε σχέση με παρόμοια ή ευρισκόμενα σε ανταγωνισμό εγχώρια οχήματα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ·

2) να καταδικάσει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

V — Ισχυρισμοί των διαδίκων

27. Εκτός από τα επιχειρήματα που προέβαλαν ήδη στο πλαίσιο της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας, οι διάδικοι εκθέτουν σε σχέση με το απομένον σκέλος της προσφυγής τα ακόλουθα:

Η Επιτροπή τονίζει ότι η εγκύκλιος του 1977 σκοπούσε στην εφαρμογή μιας νέας μεθόδου για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, η οποία εκτός από τον κυβισμό θα ελάμβανε υπόψη και άλλους παράγοντες, όπως την κατανάλωση καυσίμων και τη μειωμένη εκπομπή καυσαερίων. Συγκεκριμένα, προσάπτει στις γαλλικές αρχές ότι δεν τροποποίησαν την εγκύκλιο του 1977 κατά τρόπο που να εμπίπτουν στο πεδίο της εφαρμογής της και οχήματα που διαθέτουν

τεχνολογία ανταποκρινόμενη στις παραμέτρους της εγκυκλίου του 1977 — ιδίως όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων. Βάσει μιας μικρής διαφοράς τεχνικής φύσεως στη σύλληψη κατασκευής του κιβωτίου ταχυτήτων, στα οχήματα αυτά, τα οποία κυρίως κατασκευάζονται σε άλλα κράτη μέλη, εφαρμόστηκε μία άλλη μέθοδος υπολογισμού, δηλαδή η εγκύκλιος του 1956. Βάσει αυτής της μεθόδου, δεν λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οχημάτων αυτών, πράγμα που συνεπάγεται υψηλότερη φορολόγηση σε σχέση με ομοειδή εγχώρια οχήματα. Αυτό όμως συνιστά παράβαση της περιεχόμενης στο άρθρο 95 της Συνθήκης απαγορεύσεως των διακρίσεων.

28. Επιπλέον, η Επιτροπή επικρίνει το γεγονός ότι το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως οχημάτων με κινητήρα είναι πολύπλοκο και στερείται διαφάνειας, αναφέρεται δε συναφώς στη μέχρι τούδε νομολογία του Δικαστηρίου για το σύστημα αυτό φορολογήσεως [3].

29. Η Επιτροπή συνάγει τελικά το συμπέρασμα ότι η Γαλλική Κυβέρνηση οφείλει να αποδείξει ότι το σύστημα φορολογήσεως σε καμία περίπτωση δεν επιφέρει δυσμενείς διακρίσεις έναντι εισαγομένων οχημάτων, πράγμα όμως που αυτή δεν έπραξε εν προκειμένω.

30. Η Γαλλική Κυβέρνηση προβάλλει ότι για οχήματα νέας τεχνολογίας δεν υφίσταται μέθοδος υπολογισμού λαμβάνουσα υπόψη την προέλευση των οχημάτων. Το αποφασιστικό κριτήριο είναι εν προκειμένω ο αριθμός των ταχυτήτων στα διάφορα είδη κιβωτίων ταχυτήτων. Στα οικεία οχήματα, τα οποία πράγματι κατά πλειονότητα εισάγονται, περιλαμβάνονται και αρκετοί τύποι γαλλικών οχημάτων, όπως οι δύο τύποι του Peugeot 306 καθώς και δύο παραλλαγές του Hommel.

31. Η νομολογία του Δικαστηρίου, κατά την οποία συντρέχει παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης όταν οι επιβαρύνσεις, στις οποίες υπόκεινται εισαγόμενα και εγχώρια εμπορεύματα, υπολογίζονται διαφορετικά, δεν έχει εν προκειμένω εφαρμογή, δεδομένου ότι ο φόρος πράγματι δεν υπολογίζεται διαφορετικά.

32. Η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζει ότι οχήματα νέας τεχνολογίας υπάγονται στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1956, αρνείται όμως ότι η εφαρμογή του τύπου υπολογισμού, κατά τον οποίο σημασία έχει μόνο ο κυβισμός, συνεπάγεται συστηματική δυσμενή αντιμετώπιση των οχημάτων αυτών σε σχέση με τη φορολόγηση βάσει της εγκυκλίου του 1977. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, ο φόρος μπορεί, βάσει της εγκυκλίου του 1956, να είναι μάλιστα ίσος ή και χαμηλότερος από τη βάσει της εγκυκλίου του 1977 φορολόγηση. Ακόμη και αν, όμως, θεωρούνταν ότι υφίσταται συστηματική δυσμενής αντιμετώπιση, δεν θα αρκούσε το γεγονός και μόνο μιας υψηλότερης φορολογήσεως εισαγομένων οχημάτων για να στοιχειοθετηθεί παράβαση του άρθρου 95 της Συνθήκης. Αποφασιστική σημασία έχει το αν το επικρινόμενο σύστημα φορολογήσεως έχει ως αποτέλεσμα

3 — Βλ. υποσημείωση 2 ανωτέρω.

να αποτρέπει τον καταναλωτή από την αγορά εισαγομένων οχημάτων. Αυτό όμως δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Οι καταναλωτές, οι οποίοι ενδεχομένως θα αποτρέπονταν από την αγορά, λόγω υψηλότερου φόρου, οχημάτων νέας τεχνολογίας, θα αποφάσιζαν λογικά να αγοράσουν ένα άλλο όχημα της ίδιας εταιρίας, επομένως και πάλι ένα εισαγόμενο όχημα.

33. Όσον αφορά το βάρος της αποδείξεως, η Γαλλική Κυβέρνηση υποστηρίζει την άποψη ότι η Επιτροπή υποχρεούται να αποδείξει ότι υφίστανται αποτελέσματα που συνιστούν δυσμενή διάκριση. Συναφώς, στο επιχείρημα της Επιτροπής που αφορά τον περίπλοκο χαρακτήρα και την έλλειψη διαφάνειας του συστήματος αντιτάσσεται ότι το σύστημα φορολογήσεως έχει δημοσιευθεί στη *Journal Officiel de la République Française* και έχει περιβληθεί νομοθετική ισχύ. Ως εκ τούτου, όμως, οι υποκείμενοι στον φόρο δεν μπορούν πλέον να επικαλούνται έλλειψη διαφάνειας.

34. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, στην ερώτηση πόσα από τα οχήματα με μηχανικό κιβώτιο έξι ταχυτήτων προέρχονται από τη γαλλική παραγωγή, η Γαλλική Κυβέρνηση απάντησε αναφέροντας 200 έως 300 αυτοκίνητα του τύπου Peugeot 306[4]. Οχήματα με αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων δεν κατασκευάζονται στη Γαλλία. Δεν κατέστη δυνατό να αναφερθεί ο ακριβής αριθμός των οχημάτων Hommel. Πρέπει πάντως να ήταν ανάλογα χαμηλός.

4 — Ως προς τον περαιτέρω αναφερθέντα αριθμό των 1 383 οχημάτων δεν είναι σαφές τι αφορά ο αριθμός αυτός, δηλαδή όλα τα (ετησίως) καταχωριζόμενα οχήματα αυτού του τύπου ή μόνο για τα εισαγόμενα. Σε άλλο σημείο αναφέρθηκαν 2 000 έως 2 500 οχήματα.

35. Οι κατά τα λοιπά ισχυρισμοί των διαδίκων θα εξεταστούν, καθόσον είναι αναγκαίο, στο πλαίσιο της γνώμης μου επί της υποθέσεως.

VI — Η γνώμη μου επί της υποθέσεως

36. Πρέπει εκ προοιμίου να τονιστεί ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης εμπεριέχει μια ειδική διαμόρφωση της ρυθμιζόμενης στο άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 12 ΕΚ) γενικής απαγορεύσεως των διακρίσεων όσον αφορά εσωτερικούς φόρους επί εμπορευμάτων. Το Δικαστήριο έχει δεχθεί συναφώς ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης πρέπει να εγγυάται την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων εν όψει του ανταγωνισμού μεταξύ των εγχωρίων και των εισαγομένων προϊόντων[5].

37. Όπως μνημονεύθηκε ανωτέρω — βλ. τις παρατεθείσες στην υποσημείωση 2 αποφάσεις και διατάξεις — το Δικαστήριο ασχολήθηκε πλειστάκις στο παρελθόν στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως με το γαλλικό σύστημα φορολογήσεως αυτοκινήτων οχημάτων. Στις υποθέσεις αυτές, το Δικαστήριο αποφάνθηκε — καθόσον ερωτήθηκε από το εκάστοτε εθνικό δικαστήριο — ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης έχει εφαρμογή και στο γαλλικό σύστημα του φόρου οχημάτων με κινητήρα.

5 — Απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 1980, 168/78, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή τόμος 1980/Ι, σ. 181).

38. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο τόνισε στην απόφασή του επί της υποθέσεως Feldain [6] ότι ένα σύστημα προοδευτικής φορολογήσεως βάσει της φορολογήσιμης ιπποδύναμης μπορεί να επιφέρει δυσμενείς διακρίσεις ή να έχει προστατευτικό αποτέλεσμα κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης. Το Δικαστήριο εξέθεσε τότε στη σκέψη 19 της αποφάσεως:

«[...] ότι το σύστημα τελών κυκλοφορίας το οποίο, αφενός, με την καθιέρωση φορολογικής κλίμακας που περιλαμβάνει περισσότερες ιπποδυνάμεις από τις άλλες, ανακόπτει την κατά τη συνήθη πρόοδο αύξηση του φόρου υπέρ των πολυτελών αυτοκινήτων εθνικής παραγωγής και, αφετέρου, προβλέπει τρόπο καθορισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης δυσμενή για τα εισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη αυτοκίνητα εισάγει διακρίσεις ή έχει προστατευτικό αποτέλεσμα κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης».

39. Επίσης, στην υπόθεση Casarin [7] ζητήθηκε από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει, στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, το άρθρο 95 της Συνθήκης σε σχέση με τη ρύθμιση του γαλλικού φόρου οχημάτων με κινητήρα. Το Δικαστήριο τόνισε συναφώς ότι, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ορισμένες διατάξεις του συστήματος αυτού επιφέρουν δυσμενείς διακρίσεις ή έχουν προστατευτικά αποτελέσματα, πρέπει να εξεταστεί αν η αύξηση του φόρου αυτοκινήτων οχημάτων για ορισμένα οχήματα μπορεί να αποτρέψει τον καταναλωτή επ' ωφελεία των οχημάτων εγχώριας κατασκευής από την αγορά οχημάτων με υψηλότερη φορολογήσιμη ιπποδύναμη τα οποία είναι όλα αλλοδαπής κατασκευής [8].

40. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε τελικά στην υπόθεση αυτή ότι δεν αντίκειται στο άρθρο 95 της Συνθήκης η εφαρμογή εθνικής ρυθμίσεως σχετικά με το επιβαλλόμενο στα αυτοκίνητα οχήματα τέλος, η οποία προβλέπει αύξηση του συντελεστή προόδου τέτοια όπως αυτή για την οποία πρόκειται στις σχετικές γαλλικές ρυθμίσεις, εφόσον η αύξηση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα το να ευνοείται η πώληση οχημάτων εγχώριας κατασκευής σε σχέση με την πώληση οχημάτων εισαγομένων από άλλα κράτη μέλη.

41. Από την εν λόγω σχετική με το γαλλικό σύστημα φορολογίας αυτοκινήτων οχημάτων νομολογία συνάγεται ότι το Δικαστήριο, κατά την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΚ, κρίνει ότι καθοριστικό στοιχείο είναι η δυνατότητα συγκρίσεως των οικείων εγχωρίων και εισαγομένων εμπορευμάτων προκειμένου επ' αυτής της βάσεως να εξετάσει αν τα προϊόντα αυτά επιβαρύνονται βάσει των ίδιων μεθόδων υπολογισμού και των ίδιων διατάξεων.

42. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο στη μέχρι τούδε τελευταία του απόφαση για το γαλλικό σύστημα φορολογίας αυτοκινήτων οχημάτων επί της υποθέσεως Tarantik [9] — στο πλαίσιο αιτήσεως για την έκδοση προδικα-

6 — Βλ. υποσημείωση 2 ανωτέρω.
7 — Βλ. υποσημείωση 2.
8 — Υπόθεση Casarin (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 2, σκέψη 22).
9 — Βλ. υποσημείωση 2 ανωτέρω.

στικής αποφάσεως — τόνισε ότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο «προς εκτίμηση του αν το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης φορολογικό σύστημα έχει ως αποτέλεσμα δυσμενείς διακρίσεις ή προστατευτισμό, κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης [...] να εξακριβώσει ποια είναι τα οχήματα [...] τα οποία μπορούν να θεωρηθούν ως ομοειδή προς τα εισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη οχήματα» [10].

43. Το Δικαστήριο, παραπέμποντας στην απόφασή του και τις προτάσεις επί της υποθέσεως Casarin, τονίζει 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». 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» [11].

44. Στην υπό κρίση περίπτωση έχει επίσης αποφασιστική σημασία το να ληφθεί υπόψη η δυνατότητα συγκρίσεως των εμπορευμάτων, εν προκειμένω των οχημάτων. Δεδομένου ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ σκοπεί στην πλήρη διασφάλιση της από απόψεως ανταγωνισμού ουδετερότητας των εθνικών φορολογικών συστημάτων, υφίσταται απαγορευόμενη από το πρώτο εδάφιο δυσμενής διάκριση, όταν μέσω συγκρίσεως της επιβαρύνσεως των εισαγομένων με τα ομοειδή εγχώρια οχήματα διαπιστώνεται ότι τα εισαγόμενα οχήματα υπόκεινται σε μεγαλύτερη επιβάρυνση από τα ομοειδή εγχώρια οχήματα.

45. Αν δεν διαπιστωθεί ομοιότητα, πρέπει να εξετάζεται βάσει του άρθρου 95, δεύτερο εδάφιο, αν ο φόρος μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την προστασία της ημεδαπής παραγωγής έναντι εισαγομένων εμπορευμάτων από απόψεως προστατευτισμού.

46. Επιπλέον, το Δικαστήριο ερμήνευσε διασταλτικώς το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης κατά την έννοια ότι καλύπτει όλα τα φορολογικά μέτρα που μπορούν να άπτονται της ίσης μεταχειρίσεως εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων [12]. Κατά την αντίληψη του Δικαστηρίου, προκειμένου να κριθεί αν υφίσταται ομοιότητα, στην οποία στηρίζεται η απαγόρευση του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, πρέπει να εξετάζεται αν τα προϊόντα έχουν τις ίδιες ιδιότητες και ικανοποιούν έναντι των καταναλωτών τις ίδιες ανάγκες [13].

47. Εν προκειμένω, η Επιτροπή, σε αντίθεση προς τη Γαλλική Κυβέρνηση, λαμβάνει ως βάση ότι για οχήματα, τα οποία είναι εξοπλισμένα με την, όπως αποκαλείται, νέα

10 — Υπόθεση Tarantik (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 2, σκέψη 27)

11 — Υπόθεση Tarantik (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 2, σκέψη 28).

12 — Έτσι, ήδη, στην απόφαση της 15ης Ιουλίου 1982 επί της υποθέσεως 216/81, COGIS (Συλλογή 1982, σ. 2701).

13 — Απόφαση της 4ης Μαρτίου 1986, 106/84, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1986, σ. 833, σκέψη 15).

τεχνολογία, και τουλάχιστον ως επί το πλείστον εισάγονται από άλλα κράτη μέλη, χρησιμοποιείται μια διαφορετική μέθοδος για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης απ' ό,τι για οχήματα γαλλικής παραγωγής, τα οποία, ναι μεν, δεν έχουν αυτή την τεχνολογία, κατά την αντίληψη των καταναλωτών, πλην όμως, είναι ομοειδή.

48. Όπως εκτέθηκε ήδη ανωτέρω στο σημείο 43, κατά την εξέταση του ομοειδούς των οχημάτων, στο πλαίσιο του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης πρέπει να θεωρείται κρίσιμο στοιχείο η τιμή, το μέγεθος, η άνεση, οι επιδόσεις, η κατανάλωση καυσίμων, η ανθεκτικότητα στον χρόνο και η αξιοπιστία.

49. Αν η ερμηνεία της εννοίας του ομοειδούς στηριχθεί στην εύκαμπτη αυτή ερμηνεία, τότε δεν μπορούν να γίνουν δεκτοί οι ισχυρισμοί της Γαλλικής Κυβερνήσεως ότι μόνο τα επιμέρους οχήματα μιας εταιρίας μπορούν να συγκριθούν μεταξύ τους. Αυτό, τελικώς, θα περιόριζε υπερβολικά τον έλεγχο του ομοειδούς και θα περιόριζε την επιθυμία του καταναλωτή να αγοράσει ένα όχημα ορισμένης εταιρίας, οπότε τα παρατεθέντα από το Δικαστήριο περαιτέρω κριτήρια θα είχαν δευτερεύουσα μόνο σημασία.

50. Επομένως, στην παρούσα περίπτωση, πρέπει να ληφθεί ως βάση ότι διαφορετικών εταιριών οχήματα μπορούν να συγκρίνονται μεταξύ τους. Τα παρατεθέντα από την Επιτροπή και τη Γαλλική Κυβέρνηση τόσο γραπτώς όσο και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση παραδείγματα δείχνουν ότι οχήματα νέας τεχνολογίας που κατασκευάζονται από αλλοδαπούς παραγωγούς αντιπαρατίθενται σε μία ασήμαντη γαλλική παραγωγή. Επιπροσθέτως, η παραγωγή αυτή περιορίζεται σε δύο ειδικά μοντέλα του Peugeot 306 καθώς και στον ασήμαντο από απόψεως αριθμού κατασκευαζομένων Hommel (ομοίως σε δύο τύπους). Δεδομένου, όμως, ότι σύμφωνα με τα κριτήρια ελέγχου που έχει θέσει η νομολογία, δεν μπορεί να λαμβάνεται ως βάση μόνο ο τεχνικός εξοπλισμός, εν προκειμένω ο εξοπλισμός του κιβωτίου ταχυτήτων, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και άλλα χαρακτηριστικά.

51. Η σύγκριση αυτή, όμως, δείχνει ότι τα οχήματα νέας τεχνολογίας υπάγονται στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1956, ενώ, αντιθέτως, τα ισοδύναμα οχήματα εγχώριας παραγωγής, τα οποία έχουν απλώς κιβώτια ταχυτήτων με άλλο εξοπλισμό, υπάγονται στην εγκύκλιο του 1977.

52. Ο τύπος για τον υπολογισμό της φορολογήσιμης ιπποδύναμης, ο οποίος προκύπτει από την εγκύκλιο του 1956, έχει εντούτοις ως βάση αποκλειστικά τον κυβισμό. Αντιθέτως, η μέθοδος υπολογισμού κατά την εγκύκλιο του 1977 περιέχει και άλλες παραμέτρους (βλ. το σημείο 8 ανωτέρω) και λαμβάνει επιπλέον υπόψη τα διάφορα είδη εγκρίσεως οχήματος.

53. Όμως, κατ' αυτόν τον τρόπο το γαλλικό σύστημα φόρου αυτοκινήτων «[...] χαρακτηρίζεται από τη συνύπαρξη δύο κύριων και διαφορετικών τρόπων υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδύναμης των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως» [14].

Αυτή η συνύπαρξη συνεπάγεται ότι τελικά για οχήματα, τα οποία (ως επί το πλείστον) εισάγονται από άλλα κράτη μέλη καθορίζεται υψηλότερος φόρος παρά για ομοειδή εγχώρια οχήματα τα οποία, ναι μεν διαθέτουν κιβώτιο ταχυτήτων με τον ίδιο εξοπλισμό, πλην όμως λόγω των άλλων τεχνικών χαρακτηριστικών εμφανίζονται κατά τον ίδιο τρόπο στα μάτια των καταναλωτών.

54. Το γεγονός ότι υφίστανται και οχήματα γαλλικής παραγωγής τα οποία, δεδομένου ότι διαθέτουν μηχανικό σύστημα έξι ταχυτήτων, φορολογούνται όπως τα αντίστοιχα αλλοδαπά οχήματα δεν επηρεάζει τη διαπίστωση αυτή. Εξάλλου, από τη σύγκριση των αριθμών των εισαγομένων οχημάτων έναντι των κατασκευαζόμενων στη Γαλλία με τα ίδια είδη αλλαγής ταχυτήτων — επομένως των ομοειδών και όχι απλώς των παρόμοιων οχημάτων — προκύπτει ότι ο αριθμός οχημάτων γαλλικής παραγωγής — έστω και αν δεν μπορεί να καθοριστεί επακριβώς (βλ. το σημείο 34) είναι σχετικά μικρός, οπότε, παρά τη φορολογική όμοια αντιμετώπιση, περισσότερα οχήματα, τα οποία εισάγονται, πλήττονται από τον υψηλότερο φόρο παρά εγχώρια, ώστε και κατά τούτο υφίσταται έμμεση δυσμενής διάκριση.

55. Επομένως, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι για παρόμοια οχήματα εγχώριας παραγωγής προβλέπεται διαφορετικό σύστημα φορολογήσεως παρά για εισαγόμενα οχήματα, πράγμα όμως που δεν είναι δυνατό κατά το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης.

VII — Δικαστικά έξοδα

56. Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η Γαλλική Δημοκρατία ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

14 — Έτσι και η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Tarantik (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 2, σκέψη 13, βλ. ανωτέρω, σημείο 42).

VIII — Πρόταση

57. Βάσει των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να εκδώσει απόφαση με το ακόλουθο διατακτικό:

«1) Η Γαλλική Δημοκρατία, διατηρώντας 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 αυτόματο κιβώτιο πέντε ταχυτήτων, και παράγει δυσμενή προστατευτικά αποτελέσματα όσον αφορά οχήματα που κατασκευάζονται εντός άλλων κρατών μελών σε σχέση με τα ομοειδή ή ευρισκόμενα σε ανταγωνισμό εγχώρια οχήματα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ).

2) Καταδικάζει τη Γαλλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.»