ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 18ης Δεκεμβρίου 1997 *

Στην υπόθεση C-284/96,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του tribunal de grande instance de Briey (Γαλλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Didier Tabouillot

και

Directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΚ, προκειμένου να εκτιμηθεί αν το γαλλικό σύστημα τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων συμβιβάζεται με τη διάταξη αυτή,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. Gulmann, πρόεδρο τμήματος, M. Wathelet (εισηγητή), J. C. Moitinho de Almeida, D. A. O. Edward και J.-P. Puissochet, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: D. Louterman-Hubeau, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— ο D. Tabouillot, εκπροσωπούμενος από τον Georges Benabes, δικηγόρο Lorient,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την Catherine de Salins, υποδιευθύντρια στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και τον Romain Nadal, αναπληρωτή γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στην ίδια διεύθυνση,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την Hélène Michard και τον Enrico Traversa, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του D. Tabouillot, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 5ης Ιουνίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 17ης Ιουλίου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 8ης Αυγούστου 1996, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Αυγούστου 1996, το tribunal de grande instance de Briey υπέβαλε στο Δικα-

στήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της ίδιας Συνθήκης, προκειμένου να εκτιμηθεί αν το γαλλικό σύστημα τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων συμβιβάζεται με τη διάταξη αυτή.

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του D. Tabouillot και της γαλλικής εφορίας με αντικείμενο την εφαρμογή επί του κατασκευασθέντος στην αλλοδαπή αυτοκινήτου του D. Tabouillot ενός τρόπου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως ο οποίος συνεπάγεται την επιβολή υψηλοτέρων τελών κυκλοφορίας από αυτά που ισχύουν για παρόμοια αυτοκίνητα γαλλικής κατασκευής.

3 Ο Γάλλος νομοθέτης έχει θεσπίσει με τα άρθρα 1599 C έως 1599 J του code général des impôts (γενικού φορολογικού κώδικα) κλιμακούμενα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Έχουν καθοριστεί νομοθετικώς φορολογικά κλιμάκια, τα οποία περιέχουν διάφορες φορολογήσιμες ιπποδυνάμεις· σε κάθε ένα από τα κλιμάκια αυτά αντιστοιχεί ένας συντελεστής. Το ποσό των κλιμακουμένων τελών λαμβάνεται με τον πολλαπλασιασμό μιας βασικής τιμής, την οποία καθορίζουν ετησίως τα διάφορα νομαρχιακά συμβούλια, επί τον συντελεστή που αντιστοιχεί στο οικείο κλιμάκιο.

4 Ο προσφεύγων της κύριας δίκης βάλλει κατά του τρόπου υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

5 Δύο διαδοχικές εγκύκλιοι διέπουν τον τρόπο υπολογισμού της πιο πάνω ιπποδυνάμεως: η εγκύκλιος της 28ης Δεκεμβρίου 1956 (*JORF* της 22ας Ιανουαρίου 1957, σ. 910) και η εγκύκλιος 77-191 της 23ης Δεκεμβρίου 1977 (*JORF* της 8ης Φεβρουαρίου 1978, σ. 1052). Το άρθρο 35 του νόμου περί αναμορφώσεως του προϋπολογισμού του 1993 (νόμος 93-859 της 22ας Ιουνίου 1993, *JORF* της 23ης Ιουνίου 1993, σ. 8815) επικύρωσε, με αναδρομική ισχύ, τις εν λόγω εγκυκλίους.

6 Ο τύπος υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, ο οποίος καθορίζεται από την εγκύκλιο της 28ης Δεκεμβρίου 1956, είναι ο ακόλουθος: $P = KnD^2L\omega$, όπου P είναι η φορολογήσιμη ιπποδύναμη, n ο αριθμός των κυλίνδρων, D η διάμετρος κάθε κυλίνδρου σε εκατοστά του μέτρου, L η διαδρομή των εμβόλων σε εκατοστά του μέτρου, ω η ταχύτητα περιστροφής σε στροφές ανά δευτερόλεπτο και K ένας αριθμητικός συντελεστής. Κατά την Επιτροπή, με την οποία δεν διαφώνησαν στο σημείο αυτό τα άλλα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις, ο ανωτέρω τύπος μπορεί να συνοψιστεί με πολλαπλασιασμό του κυβισμού του αυτοκινήτου σε λίτρα επί τον συντελεστή 5,7294 για τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα και 4,0106 για τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα· επομένως, το αποτέλεσμα της εφαρμογής του τύπου αυτού επί των αυτοκινήτων εξαρτάται μόνον από τον κυβισμό του κινητήρα.

7 Ένας νέος τύπος, τον οποίο περιέχει η εγκύκλιος της 23ης Δεκεμβρίου 1977, εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1978, κατά τον οποίο: $P = m(0{,}0458\ C/K)^{1{,}48}$. Στον τύπο αυτόν, P είναι η φορολογήσιμη ιπποδύναμη, το m είναι ίσο με τη μονάδα για τη βενζίνη και με το 0,7 για το πετρέλαιο, C είναι ο κυβισμός του κινητήρα σε κυβικά εκατοστά και K είναι μια παράμετρος που εκφράζει τη μετάδοση της κινήσεως και λαμβάνεται με υπολογισμό «του μέσου όρου των ταχυτήτων σε χιλιόμετρα ανά ώρα που επιτυγχάνει θεωρητικώς το όχημα όταν ο κινητήρας αναπτύσσει χίλιες στροφές το λεπτό στις διάφορες θέσεις εμπροσθίας κινήσεως του κιβωτίου ταχυτήτων».

8 Η εγκύκλιος της 23ης Δεκεμβρίου 1977 έχει εφαρμογή «επί των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων με λιγότερο από εννέα θέσεις, τα οποία φέρουν θερμικό κινητήρα εσωτερικής καύσεως που λειτουργεί κατά κύκλο σε τέσσερις χρόνους, επί των οποίων η μετάδοση της κινήσεως υπάγεται σε μία από τις κατηγορίες που περιγράφονται στο παράρτημα (...) και των οποίων ο τύπος αυτοκινήτου εγκρίνεται την 1η Ιανουαρίου 1978 και μετά». Το πεδίο εφαρμογής της πιο πάνω εγκυκλίου μεταβλήθηκε από την εγκύκλιο 87-56 της 24ης Ιουνίου 1987 (στο εξής: εγκύκλιος 87-56). Για να αρθούν «ορισμένες στρεβλώσεις που παρατηρήθηκαν σχετικά με ανάλογα μοντέλα αυτοκινήτων των οποίων εγκρίθηκε ο τύπος αυτοκινήτου ή τα οποία εγκρίθηκαν μεμονωμένως», αποφασίστηκε οι διατάξεις της εγκυκλίου της 23ης Δεκεμβρίου 1977 να «εφαρμόζονται και επί των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως τα οποία εγκρίνονται μεμονωμένως και ανήκουν σε εγκεκριμένο τύπο αυτοκινήτου ή θεωρούνται, από απόψεως υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, ανάλογα με εγκεκριμένο τύπο αυτοκινήτου του οποίου η φορολογήσιμη ιπποδύναμη έχει υπολογιστεί σύμφωνα με την παρούσα εγκύκλιο».

9 Η εγκύκλιος 87-56 διευκρινίζει ότι «τα άλλα οχήματα εκτός των ανωτέρω αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως εξακολουθούν να υπόκεινται στις διατάξεις της εγκυκλίου του 1956».

10 Επομένως, προκύπτει ότι στη Γαλλία συνυπάρχουν, από 1ης Ιανουαρίου 1978, δύο χωριστοί τρόποι υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως.

11 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι, μεταξύ των αυτοκινήτων που έχουν εγκριθεί στη Γαλλία, εκείνα επί των οποίων έχει εφαρμογή ο τύπος της εγκυκλίου της 23ης Δεκεμβρίου 1977 είναι πολύ περισσότερα. Παρ' όλ' αυτά, ο τύπος που περιέχει η εγκύκλιος της 28ης Δεκεμβρίου 1956 εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στις υπόλοιπες περιπτώσεις, δηλαδή:

— στα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως των οποίων ο τύπος αυτοκινήτου εγκρίθηκε στη Γαλλία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1978 ή τα οποία εγκρίθηκαν μεμονωμένως στη Γαλλία πριν από την ημερομηνία αυτή·

— στα αυτοκίνητα που ζητείται να εγκριθούν μεμονωμένως και που δεν ανήκουν σε τύπο αυτοκινήτου έχοντα εγκριθεί στη Γαλλία μετά την 1η Ιανουαρίου 1978·

— στα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως που ανήκουν σε τύπο αυτοκινήτου εγκεκριμένο μετά την 1η Ιανουαρίου 1978 αλλά που δεν θεωρούνται, από απόψεως φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, ανάλογα με εγκεκριμένο τύπο αυτοκινήτου του οποίου η φορολογήσιμη ιπποδύναμη έχει υπολογιστεί σύμφωνα με την εγκύκλιο της 23ης Δεκεμβρίου 1977 (εγκύκλιος 87-56).

12 Ο D. Tabouillot είναι κύριος μιας Chevrolet τύπου Corvette με κυβισμό 5 735 cm^3, η οποία τέθηκε για πρώτη φορά σε κυκλοφορία την 1η Ιανουαρίου 1980 και ταξινομήθηκε για πρώτη φορά στη Γαλλία στις 29 Μαΐου 1992, κατόπιν εξαιρέσεως που επετράπη με υπουργική απόφαση της 5ης Μαΐου 1992 της οποίας γίνεται μνεία στην άδεια κυκλοφορίας.

13 Η εφορία καθόρισε τη φορολογήσιμη ιπποδύναμη του αυτοκινήτου αυτού σε 33 ίππους, κατ' εφαρμογήν της μεθόδου υπολογισμού που ορίζει η εγκύκλιος της 28ης Δεκεμβρίου 1956.

14 Στις 10 Σεπτεμβρίου 1994 διαπιστώθηκε μια παράβαση του D. Tabouillot, καθότι αυτός δεν είχε επικολλήσει στον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου του το ειδικό σήμα καταβολής των τελών κυκλοφορίας για το οικονομικό έτος 1993-94. Του ζητήθηκε να καταβάλει το ποσό των 6 031 γαλλικών φράγκων (FF) λόγω του σήματος αυτού καθώς και το ποσό των 11 710 FF ως πρόστιμο βάσει του άρθρου 1840 N quater του γενικού φορολογικού κώδικα, δηλαδή το συνολικό ποσό των 17 741 FF, το οποίο κατόπιν μειώσεως των επιβαρύνσεων περιορίστηκε σε 17 152 FF.

15 Ο D. Tabouillot, θεωρώντας ότι οι επιβαρύνσεις αυτές είναι αντίθετες προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, αμφισβήτησε ενώπιον της εφορίας το βάσιμο της υποχρεώσεως καταβολής των ποσών που του ζητήθηκαν. Η εν λόγω αίτηση θεραπείας απορρίφθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 1995.

16 Με δικόγραφο της 14ης Νοεμβρίου 1995, ο D. Tabouillot άσκησε ενώπιον του tribunal de grande instance de Briey προσφυγή κατά του directeur des services fiscaux de Meurthe-et-Moselle (διευθυντή της εφορίας του Meurthe-et-Moselle). Συγκεκριμένα, θεωρεί ότι οι διατάξεις περί κλιμακουμένων τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων άνω των 16 ίππων πρέπει να κηρυχθούν ανεφάρμοστες ως μη σύμφωνες με το άρθρο 95 της Συνθήκης.

17 Προς στήριξη της προσφυγής του, ο D. Tabouillot ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι η παράλληλη χρησιμοποίηση δύο τρόπων υπολογισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως, ο ένας από τους οποίους περιέχεται στην εγκύκλιο της 28ης Δεκεμβρίου 1956 και ο άλλος στην εγκύκλιο της 23ης Δεκεμβρίου 1977, έχει δυσμενείς συνέπειες για τα αυτοκίνητα που αγοράζονται εκτός Γαλλίας με σκοπό εισαγωγής στο κράτος αυτό και, συνεπώς, είναι ικανή να επηρεάσει το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

18 Ο διευθυντής της εφορίας ζήτησε την απόρριψη της προσφυγής. Κατ' αυτόν, το σύστημα των κλιμακουμένων τελών κυκλοφορίας, το οποίο διέπεται από τον νόμο 87-1061 της 30ής Δεκεμβρίου 1987 και τις εγκυκλίους που ακολού-

θησαν, είναι σύμφωνο με το κοινοτικό δίκαιο, όπως άλλωστε έκρινε το Conseil d'État με απόφαση της 20ής Μαρτίου 1992.

19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το tribunal de grande instance de Briey υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα δύο προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει την εφαρμογή μιας μεθόδου προσδιορισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των αυτοκινήτων οχημάτων η οποία έχει ως αποτέλεσμα να προσδίδει υψηλότερη φορολογήσιμη ιπποδύναμη σε ορισμένα αυτοκίνητα οχήματα και, επομένως, να αποτρέπει την αγορά τέτοιων αυτοκινήτων, δεδομένου ότι τα αυτοκίνητα που περιλαμβάνονται στις βαρύτερα φορολογούμενες κατηγορίες είναι αποκλειστικώς εισαγόμενα τα οποία ανταγωνίζονται ευθέως τα πωλούμενα εντός της Γαλλίας παρόμοια αυτοκίνητα και κατατασσόμενα σε ευνοϊκότερες φορολογικές κατηγορίες;

2) Πρέπει το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει την ταυτόχρονη χρήση δύο τρόπων προσδιορισμού της φορολογήσιμης ιπποδυνάμεως των αυτοκινήτων οχημάτων, από τις οποίες μεθόδους η μία — περισσότερο δυσμενής — εφαρμόζεται ιδίως στα εισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη αυτοκίνητα και έχει ως αποτέλεσμα να αποτρέπει τους Γάλλους από την αγορά τέτοιων αυτοκινήτων προς όφελος των πωλουμένων εντός της Γαλλίας παρομοίων αυτοκινήτων;»

20 Με έγγραφο της 8ης Δεκεμβρίου 1997, το οποίο περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Δεκεμβρίου 1997, συνεπώς μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του, ο D. Tabouillot υπέβαλε παρατηρήσεις επί ορισμένων σημείων των προτάσεων, σχετικών με το παραδεκτό της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, και ζήτησε από το Δικαστήριο να κηρύξει παραδεκτή την αίτηση αυτή.

21 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν προς στήριξη της απόψεως αυτής δεν καθιστούν αναγκαία την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, όπως προβλέπει το άρθρο 61 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.

22 ΠΠρέπει να επισημανθεί ότι, σε απάντηση ερωτήσεως του Δικαστηρίου, ο δικηγόρος του D. Tabouillot διευκρίνισε ότι το αυτοκίνητο του τελευταίου εισήχθη στη Γαλλία απ' ευθείας από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

23 Όμως, κατά πάγια νομολογία (βλ. τις αποφάσεις της 10ης Οκτωβρίου 1978, 148/77, Hansen, Συλλογή τόμος 1978, σ. 563, σκέψη 23· της 9ης Ιουνίου 1992, C-228/90 έως C-234/90, C-339/90 και C-353/90, Simba κ.λπ., Συλλογή 1992, σ. I-3713, σκέψη 14, και της 13ης Ιουλίου 1994, C-130/92, OTO, Συλλογή 1994, σ. I-3281, σκέψη 18), το άρθρο 95 έχει εφαρμογή μόνον επί των εμπορευμάτων που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη και, συντρεχούσης περιπτώσεως, επί των εμπορευμάτων καταγωγής τρίτων χωρών που βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός των κρατών μελών. Επομένως, η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή επί των προϊόντων που εισάγονται απ' ευθείας από τρίτες χώρες.

24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το άρθρο 95 δεν έχει εφαρμογή σε μια κατάσταση όπως αυτή στη διαφορά της κύριας δίκης.

25 Ωστόσο, ο δικηγόρος του προσφεύγοντος της κύριας δίκης υποστήριξε, κατά την προφορική διαδικασία, ότι παρά ταύτα το Δικαστήριο οφείλει να δώσει απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα, καθότι, στο εσωτερικό δίκαιο, θα μπορούσε να γίνει επίκληση της αποφάσεως αυτής στο πλαίσιο της αρχής της ισότητας των φορολογουμένων και των Γάλλων πολιτών ενώπιον του φόρου και του νόμου.

26 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι κανένα στοιχείο της αποφάσεως περί παραπομπής δεν παρέχει τη δυνατότητα να θεωρηθεί ότι με τα προδικαστικά ερωτήματα επιδιώκεται να ληφθεί απάντηση επί του σημείου αυτού. Αντιθέτως, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 30 των προτάσεών του, το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε τα ερωτήματά του λαμβάνοντας ως αφετηρία ότι το εν λόγω αυτοκίνητο εισήχθη από άλλο κράτος μέλος.

27 Κατά συνέπεια, στα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι μια κατάσταση όπως αυτή που προκύπτει από την εισαγωγή σε κράτος μέλος αυτοκινήτου άμεσης προελεύσεως τρίτης χώρας δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

28 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με απόφαση της 8ης Αυγούστου 1996 το tribunal de grande instance de Briey, αποφαίνεται:

Μια κατάσταση όπως αυτή που προκύπτει από την εισαγωγή σε κράτος μέλος αυτοκινήτου άμεσης προελεύσεως τρίτης χώρας δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης.

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Edward Puissochet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 18 Δεκεμβρίου 1997.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

C. Gulmann