ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΑΝΤΟΝΙΟ ΤΙΖΖΑΝΟ
της 30ής Μαρτίου 2006 [1]

I — Εισαγωγή

1. Με δύο διαφορετικές αποφάσεις, το Cour d'appel de Liège (Εφετείο Λιέγης, στο εξής: Cour d'appel) και το Tribunal de première instance de Liège (Πρωτοδικείο Λιέγης, στο εξής: Tribunal de première instance) έθεσαν στο Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, μια σειρά προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν τη συμβατότητα με τα άρθρα 25, 87 και 90 ΕΚ ενός μέτρου απαλλαγής από τοπικά τέλη κινητήριας δύναμης η οποία χορηγείται μόνον υπέρ των κινητήρων που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου, καθώς και τις συνέπειες που θα πρέπει να έχει η ενδεχόμενη κρίση ότι το μέτρο αντιβαίνει προς τις εν λόγω διατάξεις.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

II — Νομικό πλαίσιο

Το κοινοτικό δίκαιο

2. Για τους σκοπούς της παρούσας υποθέσεως επιβάλλεται η υπόμνηση, πρώτον, του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ το οποίο, ως γνωστόν, προβλέπει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών εμπορικές συναλλαγές, εκτός αν η Συνθήκη ορίζει άλλως.

3. Σκόπιμο, εξάλλου, είναι να αναφερθεί το άρθρο 88, παράγραφος 3, το οποίο ορίζει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Η Επιτροπή ενημερώνεται εγκαίρως περί των σχεδίων που αποβλέπουν να θεσπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις, ώστε να δύναται να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.»

4. Επιβάλλεται επίσης η υπόμνηση του άρθρου 25 ΕΚ, σύμφωνα με το οποίο:

«Οι εισαγωγικοί και εξαγωγικοί δασμοί ή φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών. Η απαγόρευση αυτή ισχύει και για τους δασμούς ταμιευτικού χαρακτήρα.»

5. Τέλος, υπενθυμίζεται το άρθρο 90 ΕΚ το οποίο ορίζει τα εξής:

«Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα.

Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων.»

Το εθνικό δίκαιο

Υπόθεση C-393/04

6. Στις 13 Δεκεμβρίου 1999, το δημοτικό συμβούλιο της πόλεως Seraing εξέδωσε κανονισμό με τον οποίο θεσπίστηκε φόρος κινητήριας δύναμης (στο εξής: δημοτικός κανονισμός). Ο δημοτικός κανονισμός επιβάλλει στις βιομηχανικές, εμπορικές, χρηματοπιστωτικές ή γεωργικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην περιφέρειά του ετήσιο τέλος επί των κινητήρων που χρησιμοποιούνται για την άσκηση της δραστηριότητάς τους στις κτιριακές και μηχανολογικές εγκαταστάσεις τους, ανεξαρτήτως της ουσίας ή της πηγής παραγωγής της ενέργειας. Το ύψος του τέλους είναι ανάλογο με την ισχύ του χρησιμοποιούμενου κινητήρα.

7. Το άρθρο 3 του δημοτικού κανονισμού προβλέπει, εντούτοις, την απαλλαγή συγκεκριμένων περιπτώσεων από τον φόρο. Κρίσιμο για τους σκοπούς των παρουσών προτάσεων είναι ιδίως το άρθρο 3, παράγραφος 9, του κανονισμού, το οποίο ορίζει ότι δεν υπόκεινται στον φόρο κινητήριας δύναμης «οι κινητήρες που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς συμπιέσεως φυσικού αερίου προκειμένου να τίθενται σε λειτουργία οι συμπιεστές οι οποίοι δημιουργούν το επίπεδο πιέσεως που είναι απαραίτητο για τους αγωγούς τροφοδοσίας».

Υπόθεση C-41/05

8. Στις 30 Οκτωβρίου 1998 και στις 29 Οκτωβρίου 1999, το Επαρχιακό Συμβούλιο της Λιέγης εξέδωσε κανονισμό (στο εξής: επαρχιακός κανονισμός) με τον οποίο θεσπίστηκε ετήσιος φόρος κινητήριας δύναμης.

9. Το πεδίο εφαρμογής του τέλους είναι το ίδιο με εκείνο του προαναφερθέντος κανονισμού τον οποίο εξέδωσε ο δήμος Seraing και, όπως ο προαναφερθείς κανονισμός, απαλλάσσει της καταβολής του τέλους τη χρησιμοποίηση κινητήρων που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς συμπιέσεως φυσικού αερίου.

III — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

Εισαγωγή

10. Η Air Liquide είναι ένας βιομηχανικός όμιλος που ειδικεύεται στην παραγωγή και τη μεταφορά βιομηχανικών και ιατρικών αερίων. Μέλος του ομίλου είναι η εταιρία Air Liquide Industries Belgium SA (στο εξής: Air Liquide).

11. Η Air Liquide εξασφαλίζει τη μεταφορά βιομηχανικού αερίου μέσω ενός δικτύου υπόγειων αγωγών πολύ υψηλής πιέσεως, από τις διάφορες εγκαταστάσεις παραγωγής της, οι οποίες βρίσκονται στο Βέλγιο, προς τους πελάτες της, οι οποίοι εδρεύουν στο Βέλγιο, στη Γαλλία και στις Κάτω Χώρες.

12. Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, η Air Liquide διαχειρίζεται μια μονάδα παραγωγής βιομηχανικού αερίου στο έδαφος του δήμου Seraing, ο οποίος ανήκει στην επαρχία της Λιέγης. Η εν λόγω μονάδα περιλαμβάνει ένα σταθμό συμπιέσεως αερίου, διαδικασία απαραίτητη για να εισαχθεί το αέριο στους αντίστοιχους αγωγούς και να καταστεί δυνατή η μεταφορά του.

Στην υπόθεση C-393/04

13. Στις 28 Ιουνίου 2000, η Air Liquide έλαβε ειδοποίηση πληρωμής από τον δήμο Seraing για ποσό 41 275 757 βελγικών φράγκων (BEF) (1 023 199,20 ευρώ) λόγω τέλους κινητήριας δυνάμεως για το έτος 1999.

14. Με επιστολή της από 22 Σεπτεμβρίου 2000, η Air Liquide υπέβαλε διοικητική ένσταση κατά της επιβολής του εν λόγω τέλους ενώπιον του δημοτικού συμβουλίου του Seraing, η οποία όμως απορρίφθηκε με απόφαση της 15ης Μαρτίου 2001.

15. Στη συνέχεια, η Air Liquide προσέφυγε ενώπιον του Tribunal de première instance της Λιέγης ζητώντας την ακύρωση της τελευταίας αυτής αποφάσεως επικαλούμενη, μεταξύ των άλλων, ότι το εν λόγω τέλος εισάγει διακρίσεις, στο μέτρο που επιβάλλεται στις εταιρίες οι οποίες παράγουν και μεταφέρουν βιομηχανικό αέριο, ενώ απαλλάσσονται οι εταιρίες που μεταφέρουν φυσικό αέριο.

16. Με απόφασή του της 28ης Νοεμβρίου 2002, το επιληφθέν δικαστήριο έκρινε την προσφυγή παραδεκτή αλλά αβάσιμη. Κατόπιν τούτου, η Air Liquide προσέφυγε στο Cour d'appel το οποίο, με απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 2004, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 [ΕΚ] του κωδικοποιημένου κειμένου της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η απαλλαγή από τον δημοτικό φόρο κινητήριας δύναμης που χορηγείται μόνον υπέρ των κινητήρων που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου, αποκλειομένων των κινητήρων που χρησιμοποιούνται για άλλα βιομηχανικά αέρια;»

Στην υπόθεση C-41/05

17. Στις 20 Απριλίου 2000 και στις 19 Μαΐου 2001, το Επαρχιακό Συμβούλιο της Λιέγης κοινοποίησε στην Air Liquide δύο ειδοποιήσεις πληρωμής τέλους κινητήριας δύναμης για τα οικονομικά έτη 1999 (χρήση 1998) και 2000 (χρήση 1999), ύψους αντιστοίχως 4 744 980 BEF (117 624,98 ευρώ) και 2 403 360 BEF (59 577,74 ευρώ).

18. Κατόπιν της απορρίψεως της διοικητικής ενστάσεως που υπέβαλε κατά των εν λόγω ειδοποιήσεων από τις επαρχιακές αρχές της Λιέγης, η Air Liquide προσέφυγε ενώπιον του Tribunal de première instance ζητώντας την ακύρωση της απορριπτικής αποφάσεως και συγχρόνως την επιστροφή των καταβληθέντων τελών, συνολικού ύψους 30 788 100 BEF (763 217,06 ευρώ).

19. Επειδή η προσφεύγουσα επικαλέστηκε, μεταξύ άλλων, ότι ο φόρος κινητήριας δύναμης είναι αντίθετος προς τα άρθρα 25, 87 και 90 ΕΚ, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο, με απόφαση της 24ης Ιανουαρίου 2005, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 του κωδικοποιημένου κειμένου της Συνθήκης περί Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας η απαλλαγή από επαρχιακό φόρο επί των κινητήρων η οποία ισχύει μόνο για τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου και δεν ισχύει και για τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται σε σχέση με άλλα βιομηχανικά αέρια;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, πρέπει το εθνικό δικαστήριο, στο οποίο θα προσφύγει φορολογούμενος ο οποίος δεν έτυχε της απαλλαγής από τον επαρχιακό φόρο, να υποχρεώσει τη δημόσια αρχή που εισέπραξε τον εν λόγω φόρο να τον επιστρέψει στον φορολογούμενο, αν διαπιστώσει ότι, για νομικούς ή πρακτικούς λόγους, η δημόσια αρχή που επέβαλε τον φόρο δεν έχει τη δυνατότητα να απαιτήσει την καταβολή του αντιστοίχου φόρου από τον φορολογούμενο ο οποίος επωφελήθηκε της απαλλαγής από τον επαρχιακό φόρο επί των κινητήρων;

3) Πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά φόρο ισοδυνάμου αποτελέσματος, που απαγορεύεται από τα άρθρα 25 επ. του κωδικοποιημένου κειμένου της Συνθήκης, ο φόρος επί της κινητήριας δύναμης ο οποίος επιβαρύνει τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βιομηχανικού αερίου, η οποία πραγματοποιείται μέσω αγωγών υπό πολύ υψηλή πίεση, για την εξασφάλιση της οποίας απαιτείται η λειτουργία σταθμών συμπίεσης, στην περίπτωση που προκύπτει ότι, de facto, ο φόρος επιβάλλεται από επαρχιακή ή κοινοτική αρχή στο πλαίσιο της μεταφοράς βιομηχανικού αερίου εκτός των ορίων της εν λόγω επαρχίας ή κοινότητας, ενώ η μεταφορά φυσικού αερίου υπό τις αυτές συνθήκες απαλλάσσεται του εν λόγω φόρου;

4) Πρέπει να θεωρηθεί ως εσωτερικός φόρος, που απαγορεύεται από τα άρθρα 90 και επόμενα της Συνθήκης, ο φόρος επί της κινητήριας δύναμης ο οποίος επιβάλλεται στους κινητήρες που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βιομηχανικού αερίου μέσω αγωγών υπό υψηλή πίεση, η οποία απαιτεί την λειτουργία σταθμών συμπίεσης, στην περίπτωση που η μεταφορά του φυσικού αερίου απαλλάσσεται του εν λόγω φόρου;

5) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στα προηγούμενα ερωτήματα, δικαιούται ο φορολογούμενος ο οποίος κατέβαλε τον φόρο επί των κινητήρων να αξιώσει την επιστροφή των ποσών που κατέβαλε μετά τις 16 Ιουλίου 1992, ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως Legros;»[2]

Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

20. Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 21ης Ιουλίου 2005, οι υποθέσεις C-393/04 και C-41/05 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

21. Η προσφεύγουσα, η Επαρχία της Λιέγης, ο Δήμος Seraing, η Βελγική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις για τη μία ή την άλλη υπόθεση και έλαβαν μέρος στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 13ης Οκτωβρίου 2005.

2 — Απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-163/90, Administration des douanes et droits indirects κατά Legros κ.λπ. (Συλλογή 1992, σ. I-4625).

IV — Νομική ανάλυση

Επί του πρώτου ερωτήματος (υποθέσεις C-393/04 και C-41/05)

22. Με το μοναδικό ερώτημα που έθεσε το Cour d'appel και με το πρώτο από τα ερωτήματα που έθεσε το Tribunal de première instance, τα αιτούντα δικαστήρια ερωτούν κατ' ουσίαν το Δικαστήριο κατά πόσον οι απαλλαγές από τον (δημοτικό, στην πρώτη περίπτωση, και επαρχιακό, στη δεύτερη) φόρο κινητήριας δύναμης, οι οποίες προβλέπονται μόνον υπέρ των κινητήρων που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς συμπιέσεως του φυσικού αερίου (στο εξής: επίμαχα μέτρα), αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια της Συνθήκης.

Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου

23. Προκαταρκτικώς ο Δήμος Seraing, η Επαρχία της Λιέγης, η Βελγική Κυβέρνηση (στο εξής: βελγικές αρχές) και η Επιτροπή αμφισβητούν το παραδεκτό του ερωτήματος, προβάλλοντας την ένσταση ότι σε αμφότερες τις δύο εθνικές διαδικασίες η Air Liquide δεν είχε ζητήσει από το αιτούν δικαστήριο την ανάκτηση από τους δικαιούχους ενισχύσεως την οποία προσέβαλε ως παράνομη, αλλά την επιστροφή ποσών τα οποία είχε καταβάλει για την εξόφληση φόρου ο οποίος είναι αφ' εαυτού νόμιμος.

24. Κατά τη γνώμη των βελγικών αρχών και της Επιτροπής, τέτοιου είδους επιστροφή αποκλείεται από ad hoc νομολογία του Δικαστηρίου, το οποίο έχει κρίνει ότι «οι υποκείμενοι σε υποχρεωτική εισφορά δεν μπορούν να προβάλλουν τον ισχυρισμό ότι η απαλλαγή που απολαύουν άλλα πρόσωπα συνιστά κρατική ενίσχυση ώστε να απαλλαγούν από την εν λόγω εισφορά» [3]. Κατ' ακολουθίαν, εφόσον τα αιτούντα δικαστήρια δεν έχουν την εξουσία να κρίνουν τα αιτήματα της προσφεύγουσας, το να αποφανθεί το Δικαστήριο σχετικά με τον ενδεχόμενο χαρακτήρα ενισχύσεως των επίμαχων μέτρων δεν θα μπορούσε, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές και την Επιτροπή, να ασκήσει καμία επιρροή στην επίλυση της διαφοράς της κυρίας δίκης.

25. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, εξάλλου, το ίδιο το Δικαστήριο, σε μια σειρά υποθέσεων που αφορούσαν αιτήσεις επιστροφής φόρων ανάλογων προς τους επίδικους, κηρύχθηκε αναρμόδιο να αποφανθεί επί ερωτημάτων που αφορούσαν τη φύση του επίδικου μέτρου ως ενισχύσεως [4].

26. Υπενθυμίζω κατ' αρχάς ότι ως γνωστόν, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στις διαδικασίες εκδόσεως προδικαστικών αποφάσεων απόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες της υποθέσεως, τόσο

3 — Απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2001, C-390/98, Banks (Συλλογή 2001, σ. I-6117, σκέψη 80). Η ίδια αρχή επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 13ης Ιουνίου 2002, C-430/99 και C-431/99, Sea-Land Service και Nedlloyd Lijnen (Συλλογή 2002, σ. I-5235, σκέψη 47).

4 — Οι βελγικές αρχές και η Επιτροπή παραπέμπουν ιδίως στις αποφάσεις της 9ης Μαρτίου 2000, C-437/97, EKW και Wein & Co. (Συλλογή 2000, σ. I-1157, σκέψεις 53 και 54) και της 13ης Ιουλίου 2000, C-36/99, Idéal tourisme (Συλλογή 2000, σ. I-6049, σκέψεις 26 έως 29).

την αναγκαιότητα μιας προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και το λυσιτελές των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Μόνον εξαιρετικώς το Δικαστήριο μπορεί να κρίνει ότι είναι αναρμόδιο, «όταν προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία ή η εκτίμηση του κύρους ενός κοινοτικού κανόνα [...] δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κυρίας δίκης» [5].

27. Συνεπώς, το ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσον η προϋπόθεση αυτή πληρούται εν προκειμένω και ιδίως κατά πόσον το ζήτημα της φύσεως των επίμαχων μέτρων ως ενισχύσεως *προδήλως* δεν ασκεί επιρροή για την επίλυση των διαφορών οι οποίες εκκρεμούν ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων.

28. Φρονώ ότι η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο ερώτημα αυτό είναι αρνητική, για τους ίδιους λόγους για τους οποίους αποφάνθηκα αρνητικά στην υπόθεση Ferring επί ανάλογης ενστάσεως απαραδέκτου που είχε προβάλει η Γαλλική Κυβέρνηση (και η οποία εξάλλου δεν έγινε δεκτή ούτε από το Δικαστήριο) [6].

29. Πράγματι, όπως στην υπόθεση εκείνη, εκτιμώ ότι και εδώ τα ερωτήματα που θέτουν τα αιτούντα δικαστήρια περιστρέφονται αποκλειστικώς (υπόθεση C-393/04) ή κυρίως (υπόθεση C-41/05) γύρω από το ζήτημα της φύσεως των επίμαχων μέτρων ως ενισχύσεως και συνεπώς ότι η κρίση του Δικαστηρίου επί του σημείου αυτού μπορεί να είναι αφ' εαυτής χρήσιμη για την έκδοση της σχετικής αποφάσεως.

30. Αλλά ανεξαρτήτως αυτού, πιστεύω ότι η έκδοση αποφάσεως του Δικαστηρίου είναι χρήσιμη, ακόμα και αν καταλήξει στο συμπέρασμα —όπως προτείνουν οι βελγικές αρχές και η Επιτροπή, αλλά και εγώ ο ίδιος (βλ. κατωτέρω, παράγραφοι 58 έως 76)— ότι μια αίτηση επιστροφής όπως αυτή την οποία υποβάλλει η Air Liquide δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

31. Υπενθυμίζω πράγματι ότι, κατά πάγια νομολογία, «το κύρος των πράξεων που συνιστούν εκτέλεση των μέτρων ενισχύσεως επηρεάζεται από το γεγονός ότι οι εθνικές αρχές δεν συμμορφούνται με την τελευταία φράση της παραγράφου 3 του άρθρου 88 της Συνθήκης. Τα εθνικά δικαστήρια *οφείλουν* να εξασφαλίζουν στους πολίτες οι οποίοι έχουν έννομο συμφέρον να προβάλουν αυτή την παράλειψη συμμορφώσεως ότι θα συναχθούν *όλες οι συνέπειες* αυτού του γεγονότος, κατά το εθνικό δίκαιο, όσον αφορά τόσο το κύρος των πράξεων εφαρμογής των μέτρων ενισχύσεως όσο και την ανάκτηση των χρηματικών ενισχύσεων που χορηγήθη-

5 — Προαπαρατεθείσα απόφαση Idéal tourisme, σκέψη 20. Με το ίδιο πνεύμα, βλ. μεταξύ πολλών τις αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 1995, C-125/94, Aprile (Συλλογή 1995, σ. I-2919, σκέψεις 16 και 17), της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, Bosman (Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 59) και της 25ης Οκτωβρίου 2005, C-350/03, Schulte (Συλλογή 2005, σ. I-9215, σκέψη 43).

6 — Προτάσεις της 18ης Μαΐου 2001 στην προαπαρατεθείσα υπόθεση Ferring, απόθαση της 22ας Νοεμβρίου 2001, C-53/00, (Συλλογή 2001, σ. I-9067, σημεία 22 και 23). Στην ίδια κατεύθυνση, βλ. και αποφάσεις της 8ης Νοεμβρίου 2001, C-143/99, Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke (Συλλογή 2001, σ. I-8365), της 29ης Απριλίου 2004, C-308/01, GIL Insurance κ.λπ. (Συλλογή 2004, σ. I-4777) και της 14ης Απριλίου 2005, C-128/03 και C-129/03, AEM και AEM Torino (Συλλογή 2005, σ. I-2861). Contra, βλ. τις προαπαρατεθείσες στην υποσημείωση 4 αποφάσεις.

καν κατά παράβαση της διατάξεως αυτής ή τυχόν προσωρινών μέτρων» [7].

32. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον διαπιστωθεί ο χαρακτήρας ενισχύσεως των επίμαχων μέτρων, τα εθνικά δικαστήρια υποχρεούνται να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να προστατεύσουν τα πρόσωπα τα οποία βλάπτονται από τη φορολογική απαλλαγή. Σημαίνει επίσης ότι στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, όπως εν προκειμένω, τα εθνικά δικαστήρια δεν μπορούν να κάνουν δεκτό το συγκεκριμένο αιτούμενο μέτρο, δεν παύει να ισχύει η υποχρέωση εξασφαλίσεως των υπόλοιπων μορφών προστασίας τις οποίες προβλέπει ενδεχομένως το εθνικό δίκαιο (αναφέρομαι, για παράδειγμα, στη λήψη ασφαλιστικών μέτρων αναστολής της εφαρμογής των παρανόμων απαλλαγών).

33. Επιπλέον, δεν πρέπει να λησμονείται ότι η προσφεύγουσα έχει ίσως συμφέρον στην έκδοση έστω και απλώς αναγνωριστικής αποφάσεως για τη φύση του μέτρου ως παράνομης ενισχύσεως, η οποία θα της επέτρεπε, μεταξύ άλλων, να ζητήσει από την Επιτροπή να διατάξει την ανάκτηση της ενισχύσεως ή —εφόσον, εννοείται, πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις— να ασκήσει ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων αγωγή λόγω αθέμιτου ανταγωνισμού κατά των επιχειρήσεων οι οποίες επωφελήθηκαν από την ενίσχυση, ή ακόμα και αγωγή αποζημιώσεως κατά του Δημοσίου λόγω μη συμμορφώσεως προς υποχρεώσεις που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο [8].

34. Φρονώ συνεπώς ότι το ερώτημα το οποίο θέτουν τα αιτούντα δικαστήρια δεν μπορεί να θεωρηθεί *προδήλως* άσχετο προς την κυρία δίκη και ότι συνεπώς οι ενστάσεις απαραδέκτου τις οποίες προβάλλει η Επιτροπή και οι βελγικές αρχές είναι απορριπτέες.

Επί της ουσίας

35. Κατόπιν των προαναφερθέντων, προχωρώ στην εξέταση του κατά πόσον τα επίμαχα μέτρα αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ υπέρ των επιχειρήσεων που απαλλάσσονται των φόρων κινητήριας δύναμης,.

36. Στο ερώτημα αυτό, η Air Liquide δίνει καταφατική απάντηση, με το επιχείρημα ότι συντρέχουν εν προκειμένω οι προϋποθέσεις

7 — Απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 1991, C-354/90, Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires et Syndicat national des négociants et transformateurs de saumon, η λεγόμενη απόφαση «Saumon» (Συλλογή 1991, σ. I-5505, σκέψη 12). Η υπογράμμιση δική μου. Στην ίδια κατεύθυνση, βλ. π.χ. αποφάσεις της 27ης Νοεμβρίου 2003, C-34/01 και C-38/01, Enirisorse (Συλλογή 2003, σ. I-14243, σκέψη 42) και της 21ης Ιουλίου 2005, C-71/04, Xunta de Galicia (Συλλογή 2005, σ. I-7419,, σκέψεις 49 και 50).

8 — Συναφώς, βλ. προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 3 απόφαση Banks, σκέψη 80. Βλ. επίσης προτάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 1989 του γενικού εισαγγελέα Tesauro στην υπόθεση, 142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Συλλογή 1990, σ. I-959, παράγραφος 7) και προτάσεις της 29ης Νοεμβρίου 2005 του στην υπόθεση γενικού εισαγγελέα Jacobs, στην υπόθεση C-368/04, Transalpine Ölleitung in Österreich (απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2006 που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στη Συλλογή, παράγραφος 86).

που απαιτούνται συνήθως για μια ανάλογη αξιολόγηση. Πράγματι, οι επίδικες φορολογικές απαλλαγές, αφενός μεν, χρηματοδοτούνται από δημόσιους πόρους, αφετέρου δε, μπορούν να χορηγήσουν επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα στις δικαιούχους επιχειρήσεις (συναφώς, η προσφεύγουσα διευκρινίζει ότι μόνο δύο επιχειρήσεις μπορούν να επωφεληθούν της συγκεκριμένης απαλλαγής: η SA Fluxys, όσον αφορά τον επαρχιακό φόρο και η SA Distrigaz, όσον αφορά τον δημοτικό). Εξάλλου, κατά την προσφεύγουσα, οι απαλλαγές μπορούν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να επηρεάσουν τις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές, λαμβανομένου υπόψη ότι, με την ελευθέρωση του ενεργειακού τομέα, η αγορά παραγωγής, μεταφοράς και διανομής φυσικού αερίου χαρακτηρίζεται από σημαντικές διασυνοριακές εμπορικές συναλλαγές, με αποτέλεσμα η ενίσχυση που χορηγείται σε ορισμένες επιχειρήσεις των εν λόγω τομέων να είναι αδύνατον να μην έχει τις προαναφερθείσες συνέπειες.

37. Αντιθέτως, ο Δήμος Seraing και η Επαρχία της Λιέγης, όπως και η Βελγική Κυβέρνηση, υποστηρίζουν, αναπτύσσοντας ανάλογη σε γενικές γραμμές επιχειρηματολογία, ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια της Συνθήκης, κυρίως διότι δεν μπορούν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού ούτε να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Πράγματι, όπως υποστηρίζουν οι βελγικές αρχές, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τοπικό επίπεδο στον τομέα του αερίου στο Βέλγιο λειτουργούν πάντα σε καταστάσεις μονοπωλίου και συνεπώς δεν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ τους.

38. Οφείλω να υπενθυμίσω πρώτον ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, προκειμένου να κριθεί αν ένα δημόσιο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να διαπιστώνεται ότι πληρούνται σωρευτικώς τέσσερις προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να χορηγεί επιλεκτικό πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις ή σε ορισμένα προϊόντα· ii) το πλεονέκτημα αυτό πρέπει να χορηγείται αμέσως ή εμμέσως με κρατικούς πόρους· iii) το επίδικο μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και iv) να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών [9].

39. i) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, θεωρώ προφανές ότι τα επίδικα μέτρα χορηγούν πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις οι οποίες επωφελούνται από την εν λόγω απαλλαγή. Υπενθυμίζω, συγκεκριμένα ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία, η έννοια της ενισχύσεως «περιλαμβάνει όχι μόνο θετικές παροχές, όπως είναι οι επιδοτήσεις, αλλά και τις παρεμβάσεις εκείνες οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που βαρύνουν κανονικά τον προϋπολογισμό μιας επιχειρήσεως και οι οποίες, κατά συνέπεια, χωρίς να είναι επιδοτήσεις υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ιδίας φύσεως ή έχουν τα ίδια αποτελέσματα» [10].

9 — Βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψη 20), της 16ης Μαΐου 2002, C-482/99, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-4397, σκέψη 68) και της 24ης Ιουλίου 2003, C-280/00, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg (Συλλογή 2003, σ. I-7747, σκέψη 74).

10 — Απόφαση της 19ης Μαΐου 1999, C-6/97, Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. I-2981, σκέψη 15). Βλ. και αποφάσεις της 15ης Μαρτίου 1994, C-387/92, Banco Exterior de España (Συλλογή 1994, σ. I-877, σκέψη 14) και της 1ης Δεκεμβρίου 1998, C-200/97, Ecotrade (Συλλογή 1998, σ. I-7907, σκέψη 34).

40. Εμπίπτουν δηλαδή στην έννοια της εν λόγω προϋποθέσεως ιδίως μέτρα τα οποία, όπως τα εξεταζόμενα, αν και δεν συνεπάγονται εκταμίευση κρατικών πόρων, παρέχουν «φορολογική έκπτωση σε ορισμένες επιχειρήσεις [η οποία] θέτει τις επιχειρήσεις αυτές σε πλεονεκτικότερη θέση έναντι των λοιπών φορολογουμένων» [11].

41. Εξάλλου, πρόκειται για επιλεκτικό πλεονέκτημα, εφόσον οι απαλλαγές εφαρμόζονται αποκλειστικώς στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα του φυσικού αερίου.

42. Συναφώς, δεν νομίζω ότι μπορεί να τύχει εφαρμογής εν προκειμένω η νομολογία —την οποία, εξάλλου, δεν επικαλούνται οι καθών αρχές— σύμφωνα με την οποία δεν έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα (και κατ' ακολουθία δεν μπορούν να θεωρηθούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 ΕΚ) διαφοροποιήσεις οι οποίες, μολονότι εν τοις πράγμασι ευνοούν συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή τομείς δραστηριότητας, «δικαιολογ[ούνται] από τη φύση ή την οικονομία του συστήματος στο οποίο εντάσσ[ονται]» [12]. Στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν, μεταξύ άλλων, περιπτώσεις διαφορετικής φορολογήσεως, υπό την προϋπόθεση όμως ότι τούτο υπαγορεύουν επιταγές αναγόμενες στη λογική του φορολογικού συστήματος [13], και όχι απλώς γενικοί στόχοι τους οποίους επιδιώκει το Δημόσιο με τη θέσπιση του επίδικου μέτρου [14].

43. Εν προκειμένω, όμως, τα επίμαχα μέτρα δικαιολογούνται από λόγους που δυσχερώς μπορεί να θεωρηθεί ότι υπαγορεύονται από την εγγενή λογική του φορολογικού συστήματος. Πράγματι, πρόκειται, όπως διευκρίνισε ρητώς η Βελγική Κυβέρνηση κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, για μέτρα τα οποία θεσπίστηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1970 (δηλαδή κατόπιν της πετρελαϊκής κρίσεως) αποκλειστικά και μόνον προκειμένου να ευνοηθούν εναλλακτικές πηγές ενέργειας αντί του πετρελαίου, με την εισαγωγή ευνοϊκότερης φορολογικής μεταχειρίσεως για τις επιχειρήσεις του τομέα του φυσικού αερίου.

44. ii) Ακολούθως, θεωρώ εξίσου προφανές ότι το επίδικο πλεονέκτημα χρηματοδοτήθηκε με κρατικούς πόρους. Σχετικώς, αρκεί να επισημανθεί ότι με την υπόψη απαλλαγή οι βελγικές αρχές πρακτικά παραιτήθηκαν της εισπράξεως φορολογικών εσόδων τα οποία θα εισέπρατταν σε διαφορετική περίπτωση. Συνεπώς, τα μέτρα αυτά προκάλεσαν πρόσθετη επιβάρυνση του Δημοσίου.

11 — Όπ.π.

12 — Προπαρατεθείσα απόφαση Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, σκέψη 42. Στην ίδια κατεύθυνση, βλ. και αποφάσεις της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1974, σ. 709, σκέψη 33) και της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, C-351/98, Ισπανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-8031, σκέψη 42).

13 — Βλ. ιδίως την προπαρατεθείσα απόφαση GIL Insurance, στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι «δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του εθνικού συστήματος φορολογήσεως των ασφαλίσεων» μέτρο, στόχος του οποίου ήταν «να καταπολεμηθούν συμπεριφορές που αποσκοπούσαν στην άντληση οφέλους από την απόκλιση μεταξύ του κανονικού συντελεστή του [φόρου επί των ασφαλίστρων] και αυτού του ΦΠΑ μέσω της τεχνητής προσαρμογής των τιμών μισθώσεως ή πωλήσεως των συσκευών και των συνδεόμενων με αυτές ασφαλίσεων» (σκέψη 74).

14 — Βλ., για παράδειγμα, την προπαρατεθείσα απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, Ισπανία κατά Επιτροπής, στην οποία το Δικαστήριο απέρριψε τα επιχειρήματα της ισπανικής κυβερνήσεως ότι ένα μέτρο το οποίο αποσκοπούσε να διευκολύνει τις επιχειρήσεις να ανανεώσουν τα επαγγελματικά τους οχήματα μπορούσε να μην χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση διότι απέβλεπε στην προώθηση της προστασίας του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας (σκέψη 43).

45. iii) Περισσότερο πολύπλοκη κρίνω αντιθέτως την εξέταση του κατά πόσον πληρούται η προϋπόθεση της στρεβλώσεως του ανταγωνισμού λόγω των εξεταζομένων μέτρων.

46. Η απάντηση στο σχετικό ερώτημα θα πρέπει κατ' αρχήν να είναι θετική, ιδίως αν ληφθεί ως σημείο εκκινήσεως η διαπίστωση ότι το Δικαστήριο ακολουθεί στο θέμα αυτό μάλλον ευρεία προσέγγιση. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, μέτρα τα οποία —όπως ακριβώς οι επίδικες απαλλαγές— «αποσκοπούν στο να απαλλάξουν μια επιχείρηση από έξοδα που θα έπρεπε κανονικά να επωμισθεί στο πλαίσιο της τρέχουσας διαχειρίσεώς της ή των συνήθων δραστηριοτήτων της, νοθεύουν κατά κανόνα τις συνθήκες του ανταγωνισμού» [15]. Όπως δε έχει διευκρινίσει ήδη το Δικαστήριο, η εν λόγω προϋπόθεση πληρούται ακόμα και αν η στρέβλωση του ανταγωνισμού είναι απλώς ενδεχόμενη [16].

47. Οφείλω, εντούτοις, να υπενθυμίσω ότι στην προκειμένη υπόθεση οι βελγικές αρχές προβάλλουν τον λογικά πρότερο ισχυρισμό ότι δεν υπάρχει εν προκειμένω δυνατότητα στρεβλώσεως του ανταγωνισμού, στο μέτρο που επιμένουν στο γεγονός ότι οι επιχειρήσεις οι οποίες επωφελούνται της φερομένης ενισχύσεως (Distrigaz και Fluxys) δραστηριοποιούνται σε τομείς, όπως ο τομέας της μεταφοράς, της διανομής και της προμήθειας αερίου, οι οποίοι χαρακτηρίζονται από νομικό μονοπώλιο και συνεπώς εξ ορισμού δεν υπόκεινται στον ανταγωνισμό.

48. Παρόλο που το σύνολο των στοιχείων τα οποία έχουν τεθεί στη διάθεση του Δικαστηρίου δεν επιτρέπουν να δοθεί σαφής απάντηση στο σημείο αυτό, φρονώ ότι ορισμένα από τα στοιχεία που περιέχει η δικογραφία οδηγούν στο αντίθετο συμπέρασμα από όσα υποστηρίζουν οι βελγικές αρχές, διότι υποδηλώνουν ότι οι ωφελούμενες από το επίμαχο μέτρο επιχειρήσεις ανταγωνίζονται στις σχετικές αγορές —έστω και σε περιορισμένο ακόμα βαθμό— άλλες επιχειρήσεις.

49. Για παράδειγμα, από πρόσφατη απόφαση του βελγικού Συμβουλίου Ανταγωνισμού —την οποία επισύναψε στις παρατηρήσεις του ο ίδιος ο Δήμος Seraing— προκύπτει ότι, παρόλο που η Distrigaz «διέθετε πριν από την υλοποίηση της ελευθερώσεως της αγοράς αερίου μονοπώλιο όσον αφορά τον εφοδιασμό», κατόπιν της επελθούσας απελευθερώσεως, βρίσκεται σε «*οιονεί* μονοπωλιακή» θέση. Στην ίδια απόφαση, το Συμβούλιο Ανταγωνισμού επισήμανε επίσης ότι η Fluxys «διαθέτει στην αγορά μεταφοράς [...] φυσικού αερίου *οιονεί μονοπώλιο, το οποίο εντούτοις δεν απορρέει από νομοθετικές διατάξεις*» [17].

15 — Απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, C-156/98, Γερμανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. I-6857, σκέψη 30)· βλ. και νομολογία στην οποία παραπέμπει η εν λόγω απόφαση.

16 — Βλ. αποφάσεις της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής (Συλλογή 1980, σ. 2671, σκέψεις 11 και 12), της 10ης Ιουλίου 1986, 40/85, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Συλλογή 1986, σ. 2321, σκέψη 22), καθώς και αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, T-214/95, Vlaams Gewest κατά Επιτροπής (Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 46) και της 30ής Ιανουαρίου 2002, T-35/99, Keller και Keller Meccanica κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. II-261, σκέψη 85).

17 — Απόφαση 2003-C/C-31 της 7ης Απριλίου 2003, στο *Revue Trimestrielle de Jurisprudence 2003/02*, σ. 15 και επ., σημείο 6.2.1· η υπογράμμιση δική μου.

50. Συναφώς, υπενθυμίζω επίσης ότι σε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής —την οποία επικαλείται πάντα ο Δήμος Seraing στα υπομνήματά του— υπογραμμίζεται ότι, στον τομέα της διανομής αερίου, η Distrigaz αντιμετωπίζει αυξανόμενο ανταγωνισμό εκ μέρους διαφόρων επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται στη βελγική αγορά και προετοιμάζεται για το ενδεχόμενο μελλοντικής εισόδου και νέων ανταγωνιστών στην εν λόγω αγορά [18].

51. Επισημαίνεται επίσης ότι οι ωφελούμενες εταιρίες δεν ασκούν στο Βέλγιο μόνο δραστηριότητες μεταφοράς, διανομής και παροχής φυσικού αερίου, αλλά προσφέρουν μια ολόκληρη σειρά συμπληρωματικών και παρακολουθηματικών υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες αποθεματοποιήσεως, βοήθειας και συμβουλών προς τους πελάτες), οι οποίες αναμφιβόλως παρέχονται υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού.

52. Τέλος, από τη δικογραφία προκύπτει ότι οι ίδιες υποδομές οι οποίες χρησιμοποιούνται από την Distrigaz και τη Fluxys για τις δραστηριότητες που υποτίθεται ότι ασκούνται σε μονοπωλιακό καθεστώς χρησιμοποιούνται, στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών διαμετακομίσεως μέσω του βελγικού εδάφους, για την παροχή φυσικού αερίου σε καταναλωτές άλλων κρατών μελών, δηλαδή στο πλαίσιο πράξεων διεθνούς μεταφοράς, για τις οποίες οι ωφελούμενες από την απαλλαγή επιχειρήσεις σαφώς ανταγωνίζονται διάφορες επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλες χώρες της Ενώσεως.

53. Κατόπιν όλων των προεκτεθέντων, τείνω μάλλον να θεωρήσω ότι τα μέτρα στηρίξεως προς τις ωφελούμενες επιχειρήσεις είναι ικανά να προκαλέσουν, δυνητικές τουλάχιστον, στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε οικονομικούς τομείς στους οποίους λειτουργεί κανονικά ο ανταγωνισμός, είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο. Πράγματι, οι φοροαπαλλαγές, με τις οποίες οι εν λόγω επιχειρήσεις απαλλάσσονται από φορολογικές επιβαρύνσεις οι οποίες σε διαφορετική περίπτωση θα τις έπληττα, μπορούν να ασκήσουν επιρροή στην τελική τιμή των διαφόρων προϊόντων ή υπηρεσιών που προσφέρουν.

54. iv) Τέλος, όσον αφορά την επίπτωση των επίδικων μέτρων επί των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών, υπενθυμίζω ότι, αντιθέτως προς ό,τι φαίνεται να υποστηρίζουν οι βελγικές αρχές, μια ενίσχυση μπορεί να είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο ακόμη και αν ο δικαιούχος της δραστηριοποιείται μόνο σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο και δεν συμμετέχει στις διασυνοριακές εμπορικές συναλλαγές. Ως εκ της ενισχύσεως, η ασκούμενη από τον εν λόγω δικαιούχο δραστηριότητα μπορεί όντως να παραμένει αμετάβλητη ή να βαίνει αυξανόμενη, με συνέπεια τη μείωση της δυνατότητας των εδρευουσών σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεων να εισδύουν στην αγορά του οικείου κράτους μέλους [19].

18 — Απόφαση της Επιτροπής C(2003)582 της 13ης Φεβρουαρίου 2003, υποθέσεις αριθ. COMP/M.3075, 3076, 3077, 3078, 3079 και 3080, ECS/Intercomunale IVEKA κ.λπ., σημεία 39-40.

19 — Βλ., για παράδειγμα, προπαρατεθείσα απόφαση Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, σκέψεις 78 και 82.

55. Αυτό ισχύει ιδίως για μια αγορά, όπως η αγορά αερίου, η οποία χαρακτηρίζεται —κατόπιν της ενάρξεως ισχύος της δεύτερης κοινοτικής οδηγίας για την ελευθέρωση της αγοράς αερίου[20]— από αυξανόμενο βαθμό ανταγωνισμού και σε διασυνοριακό επίπεδο. Μια ενίσχυση, όσο περιορισμένη και αν είναι, η οποία χορηγείται σε μια τέτοια αγορά υπάρχει κίνδυνος να αποτελέσει μεταγενέστερο εμπόδιο στο πραγματικό άνοιγμα του εν λόγω τομέα και, συνεπώς, να επηρεάσει δυσμενώς το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

56. Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθεισών σκέψεων, νομίζω ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που τάσσει το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ και ότι συνεπώς οι επίδικες απαλλαγές συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

57. Προτείνω συνεπώς στο Δικαστήριο να απαντήσει στα αιτούντα δικαστήρια ότι οι απαλλαγές από τον δημοτικό και τον επαρχιακό φόρο κινητήριας δύναμης που χορηγούνται μόνον υπέρ των κινητήρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

20 — Οδηγία 2003/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2003, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου και την κατάργηση της οδηγίας 98/30/ΕΚ, ΕΕ L 176, σ. 57.

Επί του δευτέρου ερωτήματος (υπόθεση C-41/05)

58. Με το δεύτερο ερώτημα, το Tribunal de première instance ερωτά το Δικαστήριο εάν το εθνικό δικαστήριο, στο οποίο θα προσφύγει φορολογούμενος ο οποίος δεν έτυχε απαλλαγής από το περί ου ο λόγος τέλος, μπορεί να υποχρεώσει τη δημόσια αρχή να επιστρέψει τον καταβληθέντα φόρο στον φορολογούμενο, αν διαπιστώσει ότι, για νομικούς ή πραγματικούς λόγους, η δημόσια αρχή δεν έχει τη δυνατότητα να ανακτήσει την ενίσχυση από τους ωφεληθέντες.

59. Το ερώτημα γεννάται λόγω του ότι, σύμφωνα με την Air Liquide, υπάρχει εν προκειμένω πλήρης αδυναμία ανακτήσεως της μη συμβατής ενισχύσεως. Πράγματι, εφόσον η ενίσχυση έγκειται σε φορολογική απαλλαγή, η ανάκτησή της από τις ωφεληθείσες εταιρίες θα ισοδυναμούσε με την επιβολή σε αυτές φόρων από τους οποίους αυτή τη στιγμή απαλλάσσονται. Όμως, μια απόφαση του δικαστηρίου με ανάλογο περιεχόμενο θα ήταν, κατά την άποψη της Air Liquide, αντίθετη προς το βελγικό Σύνταγμα, και ειδικότερα προς το άρθρο 170, παράγραφος 1, το οποίο προβλέπει ότι οι φόροι υπέρ του Δημοσίου πρέπει να θεσπίζονται με νόμο. Το μοναδικό μέσο επαναφοράς των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση θα ήταν συνεπώς να υποχρεωθεί η δημόσια αρχή να επιστρέψει τους φόρους που καταβλήθηκαν αχρεωστήτως από τις επιχειρήσεις οι οποίες δεν έτυχαν της απαλλαγής.

60. Οι βελγικές αρχές και η Επιτροπή αποκρούουν αυτή τη λύση υποστηρίζοντας ότι η επιστροφή των εισπραχθέντων φόρων δεν θα είχε ως αποτέλεσμα την άρση των ενδεχομένων αποτελεσμάτων στρεβλώσεως του ανταγωνισμού λόγω του μέτρου, αλλά αντιθέτως τη διεύρυνση του κύκλου των ωφελουμένων από αυτό και συνεπώς, κατά μία έννοια, τη σοβαρότερη παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι, αντί να ζητεί την επιστροφή των ποσών που κατέβαλε λόγω του επίμαχου τέλους, η Air Liquide θα έπρεπε να έχει ενεργήσει έτσι ώστε να υποχρεωθεί το Δημόσιο να ανακτήσει την παρανόμως χορηγηθείσα ενίσχυση από τις επιχειρήσεις οι οποίες αναμφιβόλως επωφελήθηκαν της φοροαπαλλαγής.

61. Διευκρινίζω ευθύς εξαρχής ότι ούτε εγώ κρίνω πειστικά τα επιχειρήματα της Air Liquide για δύο σειρές λόγων.

62. Πρώτον, δεν θεωρώ ότι οι περιστάσεις τις οποίες επικαλείται η προσφεύγουσα είναι τέτοιες ώστε να καθιστούν αδύνατη την ανάκτηση του ενδεχομένως παράνομου μέτρου στηρίξεως.

63. Πράγματι, ως γνωστόν το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει με γενικούς όρους και όσον αφορά συγκεκριμένα την ανάκτηση παράνομων ενισχύσεων ότι «ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επικαλείται *κανόνες, πρακτικές ή καταστάσεις της εσωτερικής έννομης τάξεώς του* για να δικαιολογήσει τη μη τήρηση των υποχρεώσεων που τάσσει το κοινοτικό δίκαιο» [21].

64. Πιο συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ένσταση ανάλογη με αυτή που προβάλλει η Air Liquide. Αφού υπενθύμισε ότι «η κατάργηση μιας παράνομης ενισχύσεως δια της αναζητήσεώς της αποτελεί τη λογική συνέπεια της διαπιστώσεως του παράνομου χαρακτήρα της [και ότι] η συνέπεια αυτή δεν μπορεί να εξαρτάται από τη μορφή υπό την οποία χορηγήθηκε η ενίσχυση», το Δικαστήριο επεσήμανε ότι «όταν πρόκειται [...] για ενίσχυση που χορηγείται με τη μορφή φορολογικής απαλλαγής της οποίας έχει δεόντως διαπιστωθεί ο παράνομος χαρακτήρας, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός [...] ότι η αναζήτηση της εν λόγω ενισχύσεως πρέπει κατ' ανάγκη να λάβει τη μορφή αναδρομικής φορολογίας η οποία, λόγω του χαρακτήρα της αυτού, προσκρούει σε απόλυτη αδυναμία εκτελέσεως» Στην πραγματικότητα, «[οι] αρχές [πρέπει απλώς] να λάβουν μέτρα, επιτάσσοντας τις επιχειρήσεις που επωφελήθηκαν από την ενίσχυση να καταβάλουν ποσά των οποίων το ύψος αντιστοιχεί προς το ποσό της φορολογικής απαλλαγής που τους χορηγήθηκε παρανόμως» [22].

65. Με άλλα λόγια, πρέπει να θεωρηθεί, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Air Liquide, ότι σε περιπτώσεις όπως η προκειμένη η ενδεχόμενη καταδίκη από το εθνικό

21 — Βλ. απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 1990, C-74/89, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή 1990, σ. I-491, συνοπτική δημοσίευση, σκέψη 8). Η υπογράμμιση δική μου. Βλ. και απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1989, 14/88, Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1989, σ. 3677, σκέψη 25).

22 — Απόφαση της 10ης Ιουνίου 1993, C-183/91, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 1993, σ. I-3131, σκέψεις 15 έως 17).

δικαστήριο σε ανάκτηση της ενισχύσεως δεν ισοδυναμεί με επιβολή στις απαλλασσόμενες επιχειρήσεις «ανυπάρκτου» τέλους, αλλά απλώς με μη εφαρμογή της διατάξεως με την οποία θεσπίστηκε η απαλλαγή (και συνακόλουθη εφαρμογή του «κανονικού» φορολογικού καθεστώτος), καθώς και με την υποχρέωση της αρχής η οποία χορήγησε την απαλλαγή να άρει τις συνέπειες της παράνομης συμπεριφοράς της, ανακτώντας από τους ωφεληθέντες ποσά ίσα προς εκείνα από τα οποία η εν λόγω αρχή παραιτήθηκε παρανόμως.

66. Αλλά το Δικαστήριο έχει αποφανθεί και επί αιτήσεων επιστροφής αναλόγων προς την αίτηση την οποία υπέβαλε η προσφεύγουσα στην επίδικη υπόθεση και έχει κρίνει ότι η επιστροφή μπορεί να γίνει δεκτή μόνο σε περιπτώσεις ενισχύσεων οι οποίες χρηματοδοτούνται μέσω φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος, δηλαδή όταν η κρατική ενίσχυση έγκειται στην παροχή, υπό μορφή επιδοτήσεων υπέρ ορισμένων προσώπων, των πόρων που συγκεντρώθηκαν χάρη σε τέλος το οποίο θεσπίστηκε ειδικώς προς τον σκοπό αυτό (δηλαδή χάρη στη φορολογική επιβάρυνση) [23].

67. Πράγματι, στις περιπτώσεις αυτές, τα ποσά τα οποία καταβάλλουν οι επιχειρήσεις λόγω του τέλους αποτελούν το μέσο χρηματοδοτήσεως του μέτρου κρατικής στηρίξεως· συνεπώς, υπάρχει «στενή σχέση» μεταξύ του τέλους και του φορολογικού πλεονεκτήματος που χορηγείται σε συγκεκριμένα πρόσωπα [24]. Αυτός ακριβώς είναι και ο λόγος για τον οποίο το Δικαστήριο δέχεται την επιστροφή των καταβληθέντων ποσών, εφόσον ο ενδεχομένως παράνομος χαρακτήρας της ενισχύσεως δεν μπορεί παρά να επεκτείνεται και στο ίδιο το φορολογικό μέτρο ως «αναπόσπαστο μέρος» της εν λόγω ενισχύσεως.

68. Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι, για την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση, οι αρμόδιες εθνικές αρχές οι οποίες διαπιστώνουν το παράνομο μιας ενισχύσεως πρέπει να λαμβάνουν μέτρα τόσο έναντι των επιχειρήσεων οι οποίες επωφελήθηκαν μη νομίμως από την ενίσχυση (διατάσσοντας την ανάκτησή της), όσο και έναντι των επιχειρήσεων οι οποίες υποχρεώθηκαν να χρηματοδοτήσουν μια παράνομη ενίσχυση (διατάσσοντας την επιστροφή των ποσών που έχουν καταβάλει) [25].

69. Αντιθέτως, στις περιπτώσεις χορηγήσεως φορολογικών απαλλαγών, το Δικαστήριο έχει αποκλείσει ρητώς τη δυνατότητα των εθνικών δικαστηρίων να κάνουν δεκτές αιτήσεις επιστροφής καταβληθέντων φόρων. Πράγματι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογιακή τάση, στις περιπτώσεις αυτές, «οι υποκείμενοι σε υποχρεωτική εισφορά δεν μπορούν να προβάλλουν τον ισχυρισμό ότι η απαλλαγή που απολαύουν άλλα πρόσωπα

23 — Βλ. για παράδειγμα απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, C-261/01 και C-262/01, Van Calster και Cleeren (Συλλογή 2003, σ. I-12249, σκέψεις 53 και 54).

24 — Σχετικά με τη θεμελιώδη σημασία της σχέσεως μεταξύ του τέλους και του μέτρου ενισχύσεως, βλ. απόφαση της 13ης Ιανουαρίου 2005, C-174/02, Streekgewest (Συλλογή 2005, σ. I-85, σκέψη 22). Βλ. και απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2005, C-266/04 έως C-270/04, C-276/04 και C-321/04 έως C-325/04, Casino France (Συλλογή 2005, σ. I-9481, σκέψεις 40 και 41).

25 — Σχετικά, βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Enirisorse, σκέψεις 44 και 45.

συνιστά κρατική ενίσχυση ώστε να απαλλαγούν από την εν λόγω εισφορά» [26] ή «να επιτύχουν την επιστροφή [της]» [27].

70. Και τούτο διότι παράνομο μέτρο ενισχύσεως δεν συνιστά το φορολογικό μέτρο αυτό καθεαυτό, αλλά το γεγονός ότι ορισμένοι φορολογούμενοι εξαιρέθηκαν από αυτό [28]. Αυτή ακριβώς η απαλλαγή, και αποκλειστικά αυτή η πτυχή του φορολογικού μέτρου, είναι εκείνη κατά της οποίας πρέπει να στραφούν οι προσφεύγοντες οι οποίοι επικαλούνται την ύπαρξη ενισχύσεως [29].

71. Βάσει των προεκτεθέντων, θεωρώ προφανές ότι η περίπτωση που μας απασχολεί εμπίπτει ακριβώς στην τελευταία αυτή κατηγορία. Πράγματι, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, εν προκειμένω η ενίσχυση έγκειται ακριβώς στην απαλλαγή από τον φόρο κινητήριας δύναμης την οποία χορήγησε η Επαρχία της Λιέγης στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα του φυσικού αερίου.

72. Επισημαίνω, εξάλλου, ότι τα ποσά που κατέβαλε η Air Liquide και οι λοιποί φορολογούμενοι λόγω του τέλους κινητήριας δύναμης δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση μέτρου στηρίξεως, αλλά καταλήγουν απλώς στον προϋπολογισμό των οργανισμών τοπικής αυτοδιοικήσεως που επέβαλαν το τέλος. Με άλλα λόγια, αντιθέτως προς την περίπτωση των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος, τα ποσά τα οποία εισπράττονται δυνάμει του επίμαχου τέλους δεν δεσμεύονται για συγκεκριμένο σκοπό.

73. Επιπλέον, ο φόρος κινητήριας δύναμης και η απαλλαγή υπέρ των επιχειρήσεων του τομέα του φυσικού αερίου αποτελούν δύο σαφώς διακρινόμενα και ανεξάρτητα μεταξύ τους μέτρα. Συγκεκριμένα, όπως επιβεβαίωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η Βελγική Κυβέρνηση, φόρο κινητήριας δύναμης έχουν θεσπίσει πολλοί βελγικοί οργανισμοί τοπικής αυτοδιοικήσεως πολύ πριν τη θέσπιση των επίμαχων απαλλαγών. Διαφορετικά συνεπώς προς τον φόρο τον οποίο αφορά η υπόθεση Boiron (και στον οποίον αναφέρθηκα ανωτέρω, στην υποσημείωση 29), η θέσπιση του επίμαχου φόρου δεν αποτελεί λειτουργικό μέτρο συνδεόμενο με τη χορήγηση μέτρου στηρίξεως προς επιχειρήσεις του τομέα του φυσικού αερίου. Αντιθέτως, όπως προανέφερα, προβλέπει ένα φόρο γενικής φύσεως σκοπός του οποίου είναι ο προσπορισμός εσόδων υπέρ του κοινωνικού συνόλου.

74. Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το οικονομικό πλεονέκτημα υπέρ των επιχειρήσεων του τομέα του φυσικού αερίου δημιουργούν ακριβώς οι προαναφερθείσες απαλλαγές (οι οποίες θεσπίστηκαν από τη δεκαετία του 1970) και ότι η Air Liquide θα

26 — Απόφαση Banks, προπαρατεθείσα, σκέψη 80. Στην ίδια κατεύθυνση, βλ. προπαρατεθείσες αποφάσεις EKW, σκέψη 52, και Idéal tourisme, σκέψη 20.

27 — Απόφαση Casino France κ.λπ., προπαρατεθείσα, σκέψη 44.

28 — Συναφώς βλ., ιδίως, προτάσεις της 14ης Ιουλίου 2005 της Γενικού Εισαγγελέα Stix-Hackl στην προπαρατεθείσα υπόθεση Nazairdis, παράγραφος 38.

29 — Διαφορετική λύση θα εδίδετο, εντούτοις, αν ήταν παράνομη η ίδια η επιβολή του φόρου, στο μέτρο που θα απέβλεπε στη δημιουργία καταστάσεως η οποία θα ευνοούσε αθεμίτως ορισμένα πρόσωπα, όπως συμβαίνει στην υπόθεση Boiron, για την οποία δημοσιεύω σήμερα τις προτάσεις μου (και στην οποία παραπέμπω για περαιτέρω ανάπτυξη του παρόντος σημείου). Πράγματι, σε κείνη την περίπτωση, το τέλος έχει τη μορφή «ασύμμετρου» φόρου, διότι στόχος του είναι να βαρύνει ορισμένες μόνον επιχειρήσεις και όχι άλλες, ανταγωνιστικές των προηγουμένων, και θεσπίζεται ακριβώς με *αποκλειστικό* σκοπό να δημιουργήσει ευνοϊκή κατάσταση υπέρ των επιχειρήσεων που δεν υπόκεινται σε αυτόν. Δημιουργείται έτσι ευθεία σχέση μεταξύ του τέλους και της ενισχύσεως, που αποτελούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος, διότι το πλεονέκτημα το οποίο χορηγείται στις μη υποκείμενες στο τέλος επιχειρήσεις αντιστοιχεί απολύτως στο μειονέκτημα που δημιουργείται εις βάρος των επιχειρήσεων που υπόκεινται στο τέλος. Σε μια ανάλογη περίπτωση, συνεπώς, μπορεί να κριθεί παράνομη υπό το πρίσμα των κοινοτικών διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων η ίδια η επιβολή του τέλους.

έπρεπε να είχε στραφεί κατ' αυτού του τμήματος του φορολογικού μέτρου, ζητώντας την κατάργησή του και την ανάκτηση της ενισχύσεως από τους δικαιούχους. Επιλέγοντας αντ' αυτού να ζητήσει την επιστροφή των ποσών τα οποία είχε καταβάλει στις επαρχιακές αρχές της Λιέγης, η προσφεύγουσα καταλήγει να αμφισβητεί τη νομιμότητα του φορολογικού μέτρου στο σύνολό του.

75. Παρατηρώ, τέλος, ότι η κήρυξη του φορολογικού μέτρου άκυρου στο σύνολό του, σε μια υπόθεση όπως η κρινόμενη, θα είχε υπερβολική και ολοσχερώς αδικαιολόγητη επίπτωση στα δημόσια οικονομικά. Πράγματι, ενώ ο φόρος κινητήριας δύναμης αποτελεί γενικό φόρο με ευρύτατο πεδίο εφαρμογής, η επίμαχη απαλλαγή χορηγείται σε εξαιρετικά περιορισμένο αριθμό επιχειρήσεων, πράγμα που σημαίνει ότι, αν προκρινόταν η λύση της γενικευμένης επιστροφής, όπως προτείνει η Air Liquide, αντί της ανακτήσεως της ενισχύσεως από τους δικαιούχους, το Δημόσιο (ή οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοικήσεως) θα έχαναν σημαντικά φορολογικά έσοδα αποκλειστικώς και μόνο διότι απάλλαξαν αδίκως (υποτίθεται) του φόρου τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε μια συγκεκριμένη αγορά [30].

76. Υπό το φως των προεκτεθέντων, προτείνω συνεπώς στο Δικαστήριο να απαντήσει στη δεύτερη ερώτηση που έθεσε το Tribunal de première instance ότι οι επιχειρήσεις οι οποίες υπόκεινται σε φόρο ανάλογο με τον φόρο κινητήριας δύναμης δεν μπορούν να επικαλεστούν το γεγονός ότι η απαλλαγή από τον φόρο της οποίας τυγχάνουν άλλα πρόσωπα αποτελεί κρατική ενίσχυση, προκειμένου να επιτύχουν την επιστροφή των ποσών που έχουν καταβάλει λόγω του τέλους.

Επί του τρίτου ερωτήματος (υπόθεση C-41/05)

77. Με το τρίτο ερώτημα, το Tribunal de première instance ερωτά το Δικαστήριο αν ο φόρος κινητήριας δύναμης πρέπει να θεωρηθεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος, που απαγορεύεται από το άρθρο 25 ΕΚ, εφόσον, de facto, επιβάλλεται από επαρχιακή ή δημοτική αρχή επ' ευκαιρία της μεταφοράς βιομηχανικού αερίου εκτός των ορίων της εν λόγω επαρχίας ή του εν λόγω δήμου, ενώ η μεταφορά φυσικού αερίου υπό τις αυτές συνθήκες απαλλάσσεται του εν λόγω τέλους.

78. Η Air Liquide, αφενός, και η Επιτροπή και οι βελγικές αρχές, αφετέρου, δίνουν στο υπό εξέταση ερώτημα εντελώς διιστάμενες απαντήσεις: ενώ η Air Liquide υποστηρίζει ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις τις οποίες θέτει το άρθρο 25 ΕΚ, η Επιτροπή και οι βελγικές αρχές υποστηρίζουν το αντίθετο.

30 — Συναφώς, βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην προπαρατεθείσα υπόθεση Transalpine Ölleitung in Österreich, παράγραφοι 83 και 90.

79. Υπενθυμίζω κατ' αρχάς ότι δυνάμει της εν λόγω διατάξεως «[ο]ι εισαγωγικοί και εξαγωγικοί δασμοί ή φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών. Η απαγόρευση αυτή ισχύει και για τους δασμούς ταμιευτικού χαρακτήρα».

80. Φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος, κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, συνιστά συνεπώς κάθε φόρος ο οποίος, χωρίς να συνιστά κατά κυριολεξία δασμό, επιβάλλεται στις εισαγωγές ή στις εξαγωγές συγκεκριμένων εμπορευμάτων λόγω ή επ' ευκαιρία του ότι διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ κρατών μελών [31].

81. Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το επίδικο τέλος δεν εισπράττεται λόγω της διελεύσεως συνόρων. Πράγματι, από το άρθρο 3 του επαρχιακού κανονισμού προκύπτει σαφώς ότι το γενεσιουργό γεγονός της υποχρεώσεως καταβολής τέλους κινητήριας δύναμης δεν είναι η διέλευση των συνόρων, αλλά η χρησιμοποίηση κινητήρα σε επαγγελματικό πλαίσιο. Όντως, το τέλος επιβάλλεται, στην περιφέρεια της επαρχίας της Λιέγης, σε όλους όσους χρησιμοποιούν κινητήρες για λόγους ασκήσεως οικονομικής δραστηριότητας.

31 — Βλ., μεταξύ πολλών, αποφάσεις της 25ης Ιανουαρίου 1977, 46/76, Bauhuis (Συλλογή 1977, σ. 5, σκέψεις 9 και 10), της 14ης Σεπτεμβρίου 1995, C-485/93 και C-486/93, Σιμιτζή κατά Δήμου Κω (Συλλογή 1995, σ. I-2655, σκέψη 15) και της 17ης Σεπτεμβρίου 1997, C-347/95, Fazende Pública κατά UCAL (Συλλογή 1997, σ. I-4911, σκέψη 18).

82. Προτείνω ως εκ τούτου να δοθεί η απάντηση ότι ένας φόρος κινητήριας δύναμης, όπως αυτός που έχει θεσπίσει η Επαρχία της Λιέγης και βαρύνει μόνον κινητήρες που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βιομηχανικών αερίων μέσω αγωγών υψηλής πιέσεως οι οποίοι απαιτούν τη θέση σε λειτουργία σταθμών συμπιέσεως, δεν αποτελεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος κατά την έννοια του άρθρου 25 της Συνθήκης ΕΚ.

Επί του τετάρτου ερωτήματος (υπόθεση C-41/05)

83. Με το τέταρτο ερώτημα, το Tribunal de première instance ερωτά το Δικαστήριο αν ο φόρος κινητήριας δύναμης πρέπει να θεωρηθεί εσωτερικός φόρος ο οποίος εισάγει διακρίσεις και ως εκ τούτου απαγορεύεται από τα άρθρα 90 επ. της Συνθήκης.

84. Πράγματι, σύμφωνα με την Air Liquide, το επίμαχο τέλος εισάγει διακρίσεις στο μέτρο που πλήττει μόνον τη χρησιμοποίηση των κινητήρων οι οποίοι είναι απαραίτητοι για την προώθηση βιομηχανικών αερίων στους υπόγειους αγωγούς και συνεπώς θέτει σε δυσμενέστερη μοίρα αυτό το μέσο μεταφοράς σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς των βιομηχανικών αερίων, και ιδίως τις μεταφορές με φορτηγά. Εφόσον δε, κατά την Air Liquide, τα αέρια που μεταφέρονται με φορτηγά είναι εθνικής κυρίως προελεύσεως, ενώ τα αέρια που μεταφέρονται μέσω των αγωγών είναι κατά μέγα μέρος εισαγόμενα, το επίμαχο μέτρο ευνοεί, κατά την άποψη της προσφεύγουσας, το βιομηχανικό αέριο που παράγεται στο Βέλγιο εις βάρος του εισαγομένου.

85. Τη θέση αυτή απορρίπτει αναφανδόν η Επιτροπή και οι βελγικές αρχές με επιχειρήματα τα οποία θα εκθέσω εντός ολίγου.

86. Υπενθυμίζω ότι, ως γνωστόν, το άρθρο 90 ΕΚ αποσκοπεί στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, απαγορεύοντας κάθε μορφή προστατευτισμού που θα μπορούσε να προκύψει από την επιβολή εσωτερικών φόρων οι οποίοι εισάγουν διακρίσεις εις βάρος προϊόντων προερχομένων από άλλα κράτη μέλη. Με άλλα λόγια, σκοπός της διατάξεως αυτής είναι «να διασφαλίσει [...] την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων από πλευράς ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων» [32]. Η απαγόρευση που προβλέπει το άρθρο αυτό έχει εφαρμογή κάθε φορά που μια φορολογική επιβάρυνση είναι ικανή να αποθαρρύνει την εισαγωγή αγαθών καταγομένων από άλλα κράτη μέλη προς όφελος της εγχώριας παραγωγής [33].

87. Εν τούτοις, δεν νομίζω ότι εν προκειμένω συμβαίνει κάτι τέτοιο. Πράγματι, ο προκείμενος φόρος δεν επιβάλλεται σε κάποιο αγαθό, αλλά στην ανάληψη οικονομικών δραστηριοτήτων (οι οποίες περιλαμβάνουν τη χρησιμοποίηση κινητήρων) στην επαρχία της Λιέγης. Όπως επιβεβαίωσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η Βελγική Κυβέρνηση, η ισχύς των κινητήρων θεωρείται από πολλούς οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως χρήσιμη ένδειξη για τον προσδιορισμό της φοροδοτικής ικανότητας των επιχειρήσεων.

88. Θεωρώ συνεπώς προφανές, όπως υπογραμμίζουν οι βελγικές αρχές και η Επιτροπή, ότι ο επίμαχος φόρος επιβάλλεται βάσει ενός φορολογικού κριτηρίου αντικειμενικού, διαφανούς και κυρίως απολύτως ανεξαρτήτου από την προέλευση (ή και από τον προορισμό) των αγαθών που παράγονται ή χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των εν λόγω οικονομικών δραστηριοτήτων.

89. Φρονώ κατ' ακολουθία ότι η φορολογία του αερίου αλλοδαπής προελεύσεως το οποίο μεταφέρει η Air Liquide είναι μια εντελώς έμμεση και τυχαία συνέπεια, οφειλομένη στον τρόπο με τον οποίο η Air Liquide αποφάσισε να διεξάγει τη δραστηριότητα μεταφοράς αερίου (δηλαδή μέσω αγωγών οι οποίοι απαιτούν τη χρησιμοποίηση κινητήρων). Όπως όμως έχει επισημάνει ορθώς το Δικαστήριο κατά το παρελθόν, «το γεγονός ότι [ένας φόρος] επιβάλλεται με διαφορετικό τρόπο στο κόστος παραγωγής διαφορετικών επιχειρήσεων λόγω της ιδιομορφίας της οικονομικής δομής τους [...] ουδεμία επίδραση ασκεί για τους σκοπούς [του άρθρου 90 ΕΚ]» [34].

32 — Απόφαση της 3ης Μαρτίου 1988, 252/86, Bergandi κατά Directeur général des impôts (Συλλογή 1988, σ. 1343, σκέψη 24).

33 — Βλ., για παράδειγμα προπαρατεθείσα απόφαση Bergandi, σκέψεις 24 και 25, καθώς και αποφάσεις της 27ης Φεβρουαρίου 1980, 171/78, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή τόμος 1980/1, σ. 225, σκέψη 5), της 7ης Δεκεμβρίου 1995, C-45/94, Ayuntamiento de Ceuta (Συλλογή 1995, σ. I-4385, σκέψη 29).

34 — Απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1981, 32/80, Kortmann (Συλλογή 1981, σ. 251, σκέψη 29).

90. Όπως παρατήρησε η Βελγική Κυβέρνηση, είναι απολύτως φυσικό διαφορετικοί φόροι να βαρύνουν κατά διαφορετικό τρόπο ανταγωνιστικές επιχειρήσεις οι οποίες δεν έχουν οργανώσει κατά τον ίδιο τρόπο την εμπορική ή βιομηχανική τους δραστηριότητα. Έτσι, ο φόρος κυκλοφορίας, ο οποίος βαρύνει τα φορτηγά που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές των αερίων τα οποία παράγουν οι ανταγωνιστές της Air Liquide, βαρύνει τους εν λόγω ανταγωνιστές, αλλά όχι την Air Liquide.

91. Εξάλλου, το γεγονός ότι το τέλος δεν έχει κανένα προστατευτικό αποτέλεσμα καθίσταται σαφές αν ληφθεί υπόψη απλώς και μόνον το ότι πλήττει κάθε αγαθό που παράγεται στην περιφέρεια της επαρχίας της Λιέγης και για την παραγωγή του οποίου η επιχείρηση πρέπει να χρησιμοποιήσει κινητήρα· ενώ, αν το ίδιο αγαθό είχε παραχθεί στο εξωτερικό (ή, ορθότερα, εκτός της περιφέρειας της επαρχίας) και είχε μεταφερθεί προς πώληση στην επαρχία της Λιέγης, δεν θα το έπληττε ο φόρος.

92. Ούτε μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετική λύση το γεγονός ότι, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, το υπό εξέταση φορολογικό σύστημα καταλήγει σε διαφορετική φορολογική μεταχείριση της μεταφοράς φυσικού αερίου από τη μεταφορά βιομηχανικών αερίων. Πράγματι, αν συνέβαινε κάτι τέτοιο, και εφόσον γίνει δεκτό ότι τα δύο προϊόντα είναι πράγματι ανταγωνιστικά μεταξύ τους, θα οδηγείτο κανείς στο παράδοξο συμπέρασμα ότι το επίμαχο τέλος θα κατέληγε να ευνοεί ένα εισαγόμενο προϊόν, δηλαδή το φυσικό αέριο, σε σχέση με άλλα τα οποία παράγονται και εγχωρίως, δηλαδή τα βιομηχανικά αέρια. Όμως, κατά πάγια νομολογία, αυτό το είδος φορολογικών μέτρων, το οποίο εισάγει διακρίσεις εις βάρος εθνικών προϊόντων, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 90 ΕΚ[35].

93. Υπό το φως των προεκτεθέντων, προτείνω συνεπώς στο Δικαστήριο να απαντήσει στο αιτούν δικαστήριο ότι ένας φόρος κινητήριας δύναμης ανάλογος με τον εξεταζόμενο δεν αποτελεί φορολογικό μέτρο που εισάγει διακρίσεις κατά την έννοια του άρθρου 90 της Συνθήκης.

Επί του πέμπτου ερωτήματος (υπόθεση C-41/05)

94. Με το πέμπτο ερώτημα, το Tribunal de première instance ζητεί να μάθει αν, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο τρίτο και τέταρτο ερώτημα, δικαιούται ο φορολογούμενος ο οποίος κατέβαλε τον φόρο κινητήριας δύναμης να αξιώσει την επιστροφή των ποσών που κατέβαλε μετά τις 16 Ιουλίου 1992, ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως Legros κ.λπ.

35 — Βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις της 13ης Μαρτίου 1979, 86/78, Peureux κατά Services fiscaux de la Haute-Saône et du territoire de Belfort (Συλλογή 1979, σ. 897, σκέψεις 32 και 33), και της 27ης Φεβρουαρίου 1980, 68/79, Just κατά Δανικού Υπουργείου αμέσων και εμμέσων φόρων (Συλλογή 1980, σ. 501, σκέψεις 15 και 16).

95. Συναφώς, περιορίζομαι να επισημάνω ότι, εφόσον απέκλεισα το ενδεχόμενο το επίμαχο τέλος να αποτελεί φορολογική επιβάρυνση αποτελέσματος ισοδυνάμου προς δασμό κατά την έννοια του άρθρου 25 ΕΚ, ή και εσωτερική φορολογική επιβάρυνση που εισάγει διακρίσεις, απαγορευόμενη από το άρθρο 90 ΕΚ, δεν θεωρώ απαραίτητο να αποφανθώ επί του εν λόγω ερωτήματος.

V — Πρόταση

96. Υπό το φως των ανωτέρω σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ως εξής:

— *Στις υποθέσεις C-393/04 και C-41/05:*

«Η απαλλαγή από δημοτικό φόρο κινητήριας δύναμης που χορηγείται μόνον υπέρ των κινητήρων που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ.»

— *Στην υπόθεση C-41/05:*

«1) Η απαλλαγή από επαρχιακό φόρο κινητήριας δύναμης που χορηγείται μόνον υπέρ των κινητήρων οι οποίοι που χρησιμοποιούνται στους σταθμούς φυσικού αερίου συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ·.

2) οι υποκείμενοι σε φόρο κινητήριας δύναμης ανάλογο με το τέλος που θέσπισε η Επαρχία της Λιέγης δυνάμει των επαρχιακών κανονισμών της 30ής Οκτωβρίου 1998 και της 29ης Οκτωβρίου 1999 δεν μπορούν να επικαλεστούν το γεγονός ότι η απαλλαγή από το τέλος της οποίας τυγχάνουν άλλα πρόσωπα αποτελεί κρατική ενίσχυση προκειμένου να επιτύχουν την επιστροφή των ποσών που έχουν καταβάλει λόγω του τέλους·

3) ένας φόρος κινητήριας δύναμης ανάλογος με το τέλος που θέσπισε η Επαρχία της Λιέγης δυνάμει των επαρχιακών κανονισμών της 30ής Οκτωβρίου 1998 και της 29ης Οκτωβρίου 1999 δεν αποτελεί φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος, κατά την έννοια του άρθρου 25 της Συνθήκης ΕΚ·

4) ένας φόρος κινητήριας δύναμης ανάλογος με το τέλος που θέσπισε η Επαρχία της Λιέγης δυνάμει των επαρχιακών κανονισμών της 30ής Οκτωβρίου 1998 και της 29ης Οκτωβρίου 1999 δεν αποτελεί μέτρο εσωτερικής φορολογίας που εισάγει διακρίσεις, κατά την έννοια του άρθρου 90 της Συνθήκης ΕΚ.»