ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 17ης Ιουνίου 2003 *

Στην υπόθεση C-383/01,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Østre Landsret (Δανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

De Danske Bilimportører

και

Skatteministeriet, Told- og Skattestyrelsen,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους J.-P. Puissochet, πρόεδρο του έκτου τμήματος, προεδρεύοντα, M. Wathelet (εισηγητή) και R. Schintgen, προέδρους τμήματος, C. Gulmann,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

A. La Pergola, P. Jann και B. Σκουρή, τις F. Macken και N. Colneric και τους S. von Bahr και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η De Danske Bilimportører, εκπροσωπούμενη από τους K. Dyekjær-Hansen και T. Ryhl, advokaterne,

— η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Molde, επικουρούμενο από τον K. Hagel-Sørensen, advokat,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον U. Leanza, επικουρούμενο από τον M. Fiorilli, avvocato dello Stato,

— η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την E. Bygglin,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον H. C. Støvlbæk,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της De Danske Bilimportører, εκπροσωπούμενης από την K. Dyekjær-Hansen, της Δανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον J. Molde, επικουρούμενο από τον K. Hagel-Sørensen, της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την T. Pynnä, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον H. C. Støvlbæk, κατά τη συνεδρίαση της 6ης Νοεμβρίου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Φεβρουαρίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 26ης Σεπτεμβρίου 2001, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Οκτωβρίου 2001, το Østre Landsret υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.

2 Τα ερωτήματα ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της De Danske Bilimportører (στο εξής: DBI), επαγγελματικής ενώσεως εισαγωγέων αυτοκινήτων, και του Skatteministeriet (δανικού Υπουργείου Φορολογίας) όσον αφορά την επιβολή ενός τέλους ταξινομήσεως καινούριων αυτοκινήτων.

Το νομικό πλαίσιο

Οι διατάξεις του κοινοτικού δικαίου

3 Τα άρθρα 23 ΕΚ έως 31 ΕΚ, τα οποία αποτελούν τον τίτλο Ι της Συνθήκης ΕΚ, τιτλοφορούμενο «Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων», θεσπίζουν τελωνειακή ένωση και απαγορεύουν τους ποσοτικούς περιορισμούς στο μεταξύ κρατών μελών εμπόριο.

4 Ειδικότερα, το άρθρο 25 ΕΚ ορίζει τα εξής:

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

5 Εξάλλου, κατά το άρθρο 28 ΕΚ, «[ο]ι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών, καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών». Το άρθρο 29 ΕΚ περιέχει μια πανομοιότυπη απαγόρευση για τις εξαγωγές.

6 Πάντως, κατά το άρθρο 30 ΕΚ:

«Οι διατάξεις των άρθρων 28 και 29 δεν αντιτίθενται στις απαγορεύσεις ή στους περιορισμούς εισαγωγών, εξαγωγών ή διαμετακομίσεων που δικαιολογούνται από

λόγους δημοσίας ηθικής, δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας, προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων και των ζώων ή προφυλάξεως των φυτών [...]. Οι απαγορεύσεις ή οι περιορισμοί αυτοί δεν δύνανται πάντως να αποτελούν ούτε μέσο αυθαιρέτων διακρίσεων ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.»

7 Τα άρθρα 90 ΕΚ έως 93 ΕΚ απαρτίζουν το κεφάλαιο 2, τιτλοφορούμενο «Φορολογικές διατάξεις», του τίτλου VI, τιτλοφορούμενου «Κοινοί κανόνες για τον ανταγωνισμό, τη φορολογία και την προσέγγιση των νομοθεσιών», της Συνθήκης.

8 Το άρθρο 90 ΕΚ ορίζει τα εξής:

«Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους 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.»

Η εθνική νομοθεσία

9 Ο lov om registreringsafgift af motorkøretøjer (νόμος περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων), ως έχει κατόπιν της κωδικοποιήσεως αριθ. 222, της 14ης

Απριλίου 1999, ο οποίος είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, προβλέπει την επιβολή τέλους, καλουμένου «τέλους ταξινομήσεως», επί των καινούριων αυτοκινήτων. Το τέλος αυτό, το οποίο εισπράττεται κατά την πρώτη ταξινόμηση του αυτοκινήτου στην εθνική επικράτεια, επιβάλλεται επί της τιμής αγοράς. Ανέρχεται σε ποσοστό 105 % επί ενός πρώτου τμήματος της τιμής, το οποίο καθορίζεται ετησίως, και σε ποσοστό 180 % επί του υπολοίπου της τιμής. Το 1999, το πρώτο τμήμα της τιμής ανερχόταν σε 52 800 δανικές κορώνες (DKK).

10 Εξάλλου, η τιμή που αποτελεί τη βάση επιβολής του φόρου περιλαμβάνει ήδη τον φόρο προστιθεμένης αξίας ποσοστού 25 % και μια κατ' αποκοπήν προσαύξηση με συντελεστή 9 % προκειμένου να ληφθεί υπόψη το περιθώριο κέρδους του διανομέα, ανεξαρτήτως του περιθωρίου κέρδους που όντως αυτός επιβάλλει.

11 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι ο κύριος σκοπός του τέλους ταξινομήσεως είναι να προσαυξάνει τα φορολογικά έσοδα του Δημοσίου, αν και η καθιέρωσή του βασίζεται και σε άλλους λόγους, όπως είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η οδική ασφάλεια.

12 Δεδομένου ότι το τέλος εισπράττεται κατά την πρώτη ταξινόμηση του αυτοκινήτου στη Δανία και όχι κατά τις επόμενες μεταπωλήσεις, εισπράττεται επίσης κατά την εισαγωγή μεταχειρισμένου αυτοκινήτου στη Δανία.

13 Πριν από το 1990, το τέλος ταξινομήσεως έπληττε τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα τα οποία εισάγονταν κατά τρόπο μη εμφαίνοντα προσηκόντως τη μείωση της αξίας τους. Έτσι, με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1990, σ. I-4509), το Δικαστήριο έκρινε ότι το Βασίλειο της Δανίας, επιβάλλοντας τέλος ταξινομήσεως επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκι-

νήτων που υπολογιζόταν γενικά βάσει κατ' αποκοπήν αξίας ανώτερης της πραγματικής αξίας του αυτοκινήτου, με αποτέλεσμα να φορολογούνται τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα βαρύτερα απ' ό,τι τα μεταχειρισμένα που πωλούνταν εντός της Δανίας, αφού προηγουμένως ταξινομούνταν στη χώρα αυτή, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΟΚ (το οποίο κατέστη άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ, νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 90 ΕΚ).

14 Με την προσφυγή ακυρώσεως επί της οποίας εκδόθηκε η εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή αμφισβητούσε επίσης το αν συμβιβαζόταν το τέλος ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, λαμβανομένου ειδικότερα υπόψη του πολύ μεγάλου ύψους του.

15 Το Δικαστήριο απέρριψε ωστόσο αυτόν τον ισχυρισμό περί της παραβάσεως, διότι έκρινε ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 95 της Συνθήκης κατά των εσωτερικών φόρων που επιβαρύνουν εισαγόμενα προϊόντα, όταν δεν υπάρχει ομοειδής ή ανταγωνιστική εγχώρια παραγωγή και ότι, ειδικότερα, δεν μπορεί βάσει του άρθρου αυτού να ασκηθεί κριτική επί της υπερβολικής φορολογίας που ενδέχεται να επιβάλλουν τα κράτη μέλη σε συγκεκριμένα προϊόντα εφόσον δεν δημιουργούνται διακρίσεις ούτε υφίσταται προστατευτισμός (προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψη 10).

16 Το Δικαστήριο υπογράμμισε βεβαίως, με τη σκέψη 12 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας, ότι, όπως έκρινε με την απόφαση της 4ης Απριλίου 1968, 31/67, Stier (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 751), τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβαρύνουν τα προϊόντα που, ελλείψει εγχώριας παρεμφερούς παραγωγής, διαφεύγουν την εφαρμογή των απαγορεύσεων του άρθρου 95 της Συνθήκης, με φόρους τέτοιου ύψους ώστε να τίθεται σε κίνδυνο, όσον αφορά τα εν λόγω προϊόντα, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της κοινής αγοράς. Προσέθεσε πάντως, με τη σκέψη 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας, ότι μια τέτοια ενδεχόμενη προσβολή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μπορεί να εκτιμηθεί μόνον υπό το πρίσμα του άρθρου 30 της Συν-

θήκης ΕΟΚ (το οποίο κατέστη άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ, νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 28 ΕΚ και των επόμενων άρθρων). Η προσφυγή όμως της Επιτροπής στην υπόθεση εκείνη δεν στηριζόταν στα άρθρα αυτά.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

17 Επιβάλλεται κατ' αρχάς η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από τη δικογραφία, στη Δανία δεν υπάρχει βιομηχανία παραγωγής αυτοκινήτων. Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των ετών 1985 και 2000, ο συνολικός αριθμός των ταξινομηθέντων εντός αυτού του κράτους μέλους αυτοκινήτων ανήλθε από 1 501 000 σε 1 854 000 και ο αριθμός των νέων ταξινομήσεων κυμάνθηκε μεταξύ 78 453 και 169 492 ετησίως.

18 Τον Ιανουάριο του 1999 η DBI αγόρασε ένα καινούριο αυτοκίνητο μάρκας Audi, προκειμένου να το χρησιμοποιεί ο διευθυντής της, αντί συνολικής τιμής (περιλαμβανομένων των δαπανών παραδόσεως) 498 546 DKK, εκ των οποίων 297 456 DKK αποτελούσαν το τέλος ταξινομήσεως.

19 Κρίνοντας ότι το τέλος αυτό επιβλήθηκε κατά παράβαση, μεταξύ άλλων, του άρθρου 28 ΕΚ, η DBI ζήτησε από τις φορολογικές αρχές την επιστροφή του, επικαλούμενη ιδίως τις σκέψεις 12 και 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας. Κατ' αυτήν, το υπερβολικά υψηλό τέλος ταξινομήσεως καθιστούσε αδύνατη την εισαγωγή αυτοκινήτων στη Δανία υπό συνήθεις εμπορικές συνθήκες, πράγμα το οποίο ευνοεί τις εντός του κράτους μέλους αγορές ήδη ταξινομηθέντων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, τα οποία πρέπει να θεωρούνται δανικά προϊόντα, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου (αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, προπαρατεθείσα, σκέψη 17, και της 3ης Φεβρουαρίου 2000, C-228/98, Δούνιας, Συλλογή 2000, σ. I-577, σκέψη 42).

20 Το Skatteministeriet απάντησε ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση Δούνιας, σκέψη 39), οι φορολογικές επιβαρύνσεις δεν μπορούν να εμπίπτουν στο άρθρο 28 ΕΚ, δεδομένου ότι η νομιμότητα των εσωτερικών φόρων μπορεί να κρίνεται μόνον υπό το πρίσμα του άρθρου 90 ΕΚ. Προσέθεσε ότι το Δικαστήριο, με την απόφαση της 5ης Απριλίου 1990, C-132/88, Επιτροπή κατά Ελλάδος (Συλλογή 1990, σ. I-1567, σκέψη 17), διαπίστωσε ότι, κατά το παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι ελεύθερα να υπάγουν προϊόντα όπως τα αυτοκίνητα σε σύστημα φορολογήσεως κατά το οποίο το ποσό του φόρου αυξάνει προοδευτικά βάσει ενός αντικειμενικού κριτηρίου και ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης δεν επιτρέπει έλεγχο για το αν είναι υπερβολικά υψηλή η φορολογία την οποία επιβάλλουν, ενδεχομένως, τα κράτη μέλη σε ορισμένα προϊόντα βάσει εκτιμήσεων που αφορούν την κοινωνική πολιτική.

21 Κατά το Skatteministeriet, η επιφύλαξη που διατύπωσε το Δικαστήριο στις σκέψεις 12 και 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας αφορούσε μόνον τις περιπτώσεις κατά τις οποίες, κατόπιν επιβολής εσωτερικού φόρου, το εμπόριο του εν λόγω προϊόντος παύει ή καθίσταται ασήμαντο. Το τέλος ταξινομήσεως των αυτοκινήτων δεν είναι απαγορευτικό και ο αριθμός των αυτοκινήτων στη Δανία είναι παρεμφερής με τον υπάρχοντα σε άλλα κράτη μέλη.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Østre Landsret αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα δύο προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί ένας επιβαλλόμενος από κράτος μέλος έμμεσος φόρος (τέλος ταξινομήσεως), ο οποίος αντιστοιχεί για τα καινούργια αυτοκίνητα στο 105 % των 52 800 DKK και στο 180 % του υπολοίπου της φορολογητέας αξίας, να αποτελεί μέτρο αποτελέσματος ισοδυνάμου προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών και, επομένως, να απαγορεύεται κατά το άρθρο 28 ΕΚ (βλ., συναφώς, την απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88, Επιτροπή κατά Δανίας, Συλλογή 1990, σ. I-4509, σκέψη 13);

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, μπορεί το τέλος ταξινομήσεως να δικαιολογείται από τους λόγους που διατυπώνονται στο άρθρο 30 ΕΚ ή απορρέουν από τη σχετική με το άρθρο 28 ΕΚ νομολογία του Δικαστηρίου [βλ. την απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 1979, 120/78, Rewe-Zentral (καλούμενη "Cassis de Dijon"), Συλλογή τόμος 1979/Ι, σ. 321];»

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

23 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 28 ΕΚ έχει την έννοια ότι απαγορεύει, κατ' αρχήν, την επιβολή τέλους επί της ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων, όπως είναι το επίμαχο στην κύρια δίκη τέλος ταξινομήσεως.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο

24 Η DBI ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των νέων αυτοκινήτων δεδομένου ότι, λόγω του υπερβολικού του ύψους, εμποδίζει την εισαγωγή των εμπορευμάτων αυτών στη Δανία υπό συνήθεις εμπορικές συνθήκες, ευνοώντας συγχρόνως τις εντός του κράτους αυτού αγορές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ήδη ταξινομηθέντων στη Δανία, τα οποία πρέπει να θεωρούνται δανικά προϊόντα. Έτσι, το τέλος πρέπει να θεωρηθεί ποσοτικός περιορισμός επί των εισαγωγών, αντίθετος προς το άρθρο 28 ΕΚ.

25 Η προσφεύγουσα της κύριας δίκης βασίζει την ανάλυσή της στις σκέψεις 12 και 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας, από την οποία προκύπτει, κατ' αυτήν, ότι φορολογικές επιβαρύνσεις τέτοιου ύψους ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μπορούν να εκτιμώνται υπό το πρίσμα του άρθρου 28 ΕΚ.

26 Η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το τέλος ταξινομήσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ποσοτικός περιορισμός επί των εισαγωγών απαγορευόμενος από το άρθρο 28 ΕΚ. Η κυβέρνηση αυτή ισχυρίζεται ότι το Δικαστήριο ουδέποτε επανέλαβε με τις μεταγενέστερες αποφάσεις του τη διαπίστωση την οποία περιέχει η σκέψη 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας. Αντιθέτως, από παγία νομολογία προκύπτει ότι τα φορολογικής φύσεως εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων πρέπει να εκτιμώνται υπό το πρίσμα των άρθρων 23 ΕΚ έως 25 ΕΚ ή των άρθρων 90 ΕΚ έως 93 ΕΚ. Στην υπόθεση της κύριας δίκης, το τέλος ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων, το οποίο αποτελεί εσωτερικό φόρο, ούτε εισάγει διάκριση εις βάρος των εισαγομένων προϊόντων ούτε προστατεύει την εγχώρια παραγωγή και, επομένως, δεν μπορεί να απαγορεύεται από το άρθρο 90 ΕΚ.

27 Κατά τα λοιπά, αν η Επιτροπή έκρινε ότι το τέλος ταξινομήσεως ήταν υπερβολικά υψηλό, έπρεπε να καταρτίσει πρόταση νομοθετήματος βάσει του άρθρου 93 ΕΚ προκειμένου να προβεί στην προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών.

28 Επικουρικώς, η Δανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η σκέψη 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας έχει την έννοια ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 28 ΕΚ απαγόρευση των ποσοτικών περιορισμών κατά την εισαγωγή αφορά μόνον τις φορολογικές διατάξεις που έχουν τέτοια επίπτωση στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ώστε αυτό εκμηδενίζεται ή καθίσταται ασήμαντο όσον αφορά το πληττόμενο προϊόν. Τούτο δεν συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεδομένου ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων ανά κάτοικο στη Δανία είναι παρεμφερής προς τον παρατηρούμενο εντός των άλλων κρατών μελών.

29 Οι παρατηρήσεις της Ιταλικής και της Φινλανδικής Κυβερνήσεως ακολουθούν το ίδιο σκεπτικό.

30 Η Επιτροπή φρονεί ότι τα φορολογικής φύσεως εμπόδια που δεν έχουν αποτέλεσμα ισοδύναμο προς τελωνειακούς δασμούς εμπίπτουν, κατ' αρχήν, στο άρθρο 90 ΕΚ, το οποίο αποτελεί lex specialis σε σχέση με τη γενική απαγόρευση των εμποδίων στο εμπόριο την οποία προβλέπει το άρθρο 28 ΕΚ. Συνεπώς, τα φορολογικής φύσεως εμπόδια που δεν καλύπτονται από το άρθρο 90 ΕΚ — ή από τα άρθρα 23 ΕΚ, 24 ΕΚ και 25 ΕΚ — θα μπορούσαν να εμπίπτουν στο άρθρο 28 ΕΚ, εφόσον θέτουν σε κίνδυνο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Αντιθέτως, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ένα φορολογικής φύσεως εμπόδιο δεν μπορεί να εμπίπτει συγχρόνως και στις δύο διατάξεις.

31 Κατά συνέπεια, στο αιτούν Δικαστήριο εναπόκειται, κατά την Επιτροπή, να εκτιμήσει υπό το πρίσμα των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης αν το τέλος ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων έχει τέτοιο ύψος ώστε να θέτει σε κίνδυνο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Συναφώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από την διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι σημαντικός αριθμός αυτοκινήτων ταξινομούνται ετησίως στη Δανία, ότι οι διακυμάνσεις του αριθμού ταξινομήσεων προφανώς είναι αμιγώς συγκυριακές και ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων ανά κάτοικο βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με τις άλλες χώρες του Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη (ΟΟΣΑ). Συνεπώς, δεν έχει αποδειχθεί ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη δανική νομοθεσία θέτει σε κίνδυνο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

Απάντηση του Δικαστηρίου

32 Υπενθυμίζεται ότι το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 28 ΕΚ δεν περιλαμβάνει τα εμπόδια στα οποία αναφέρονται άλλες ειδικές διατάξεις και ότι τα εμπόδια φορο-

λογικής φύσεως ή ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμούς, στα οποία αναφέρονται τα άρθρα 23 ΕΚ, 25 ΕΚ και 90 ΕΚ, δεν εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 28 ΕΚ (βλ. αποφάσεις της 11ης Μαρτίου 1992, C-78/90 έως C-83/90, Compagnie commerciale de l'Ouest κ.λπ., Συλλογή 1992, σ. I-1847, σκέψη 20, και Δούνιας, προπαρατεθείσα, σκέψη 39).

33 Εξάλλου, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 25 ΕΚ και το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 90 ΕΚ, από παγία νομολογία προκύπτει ότι οι διατάξεις περί επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος καθώς και οι διατάξεις περί συνεπαγομένων δυσμενή διάκριση εσωτερικών φόρων δεν εφαρμόζονται σωρευτικώς, οπότε ο ίδιος φόρος δεν είναι δυνατόν, στο πλαίσιο του συστήματος της Συνθήκης, να εμπίπτει, ταυτοχρόνως, και στις δύο αυτές κατηγορίες (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 23ης Απριλίου 2002, C-234/99, Nygård, Συλλογή 2002, σ. I-3657, σκέψη 17).

34 Εν προκειμένω, κατά το μέτρο που ένα τέλος ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη δανικό τέλος ταξινομήσεως, έχει προδήλως φορολογικό χαρακτήρα και επιβάλλεται όχι λόγω της διελεύσεως των συνόρων του κράτους μέλους που το καθιέρωσε, αλλά κατά την πρώτη ταξινόμηση του αυτοκινήτου αυτού στο έδαφος του κράτους αυτού, πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει σε ένα γενικό σύστημα εσωτερικών εισφορών επί των εμπορευμάτων και, συνεπώς, να εξετασθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 90 ΕΚ.

35 Το γεγονός ότι ένα τέτοιο τέλος πλήττει κατ' ουσίαν μόνον τα καινούρια εισαγόμενα αυτοκίνητα, λόγω της ελλείψεως εγχώριας παραγωγής, δεν μπορεί να έχει ως συνέπεια τον χαρακτηρισμό του ως φορολογικής επιβαρύνσεως ισοδυνάμου αποτελέσματος, υπό την έννοια του άρθρου 25 ΕΚ, αντί να χαρακτηρισθεί εσωτερικός φόρος, υπό την έννοια του άρθρου 90 ΕΚ, δεδομένου ότι εμπίπτει σ' ένα γενικό σύστημα εσωτερικών εισφορών, στο οποίο εμπίπτουν συστηματικά κατηγορίες αυτοκινήτων σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια, που εφαρμόζονται ανεξαρτήτως καταγωγής των προϊόντων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 3ης Φεβρουαρίου 1981, 90/79, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1981, σ. 283, σκέψη 14).

36 Δεδομένου ότι κατά τον τρόπο αυτό αποδείχθηκε ότι το άρθρο 90 ΕΚ έχει εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με τη διατύπωσή του, το άρθρο αυτό απαγορεύει να επιβάλλονται στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικοί φόροι υψηλότεροι από εκείνους που επιβαρύνουν τα ομοειδή εθνικά προϊόντα ή εσωτερικοί φόροι των οποίων η φύση οδηγεί εμμέσως στην προστασία άλλων προϊόντων (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψη 8).

37 Υπενθυμίζεται επίσης ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 9 της προπαρατεθείσας απόφασης Επιτροπή κατά Δανίας, το άρθρο 90 ΕΚ, στο σύνολό του, αποσκοπεί στη διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών, υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, με την κατάργηση κάθε μορφής προστατευτισμού που θα μπορούσε να προκύψει από την επιβολή εσωτερικών φόρων που εισάγουν διακρίσεις εις βάρος προϊόντων καταγομένων από άλλα κράτη μέλη. Σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να διασφαλίσει, με τον τρόπο αυτό, την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων από πλευράς ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων.

38 Αντίθετα, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 90 ΕΚ κατά των εσωτερικών φόρων που επιβαρύνουν εισαγόμενα προϊόντα, όταν δεν υπάρχει ομοειδής ή ανταγωνιστική εγχώρια παραγωγή. Ειδικότερα, δεν μπορεί βάσει του άρθρου αυτού να ασκηθεί κριτική επί της υπερβολικής φορολογίας που ενδέχεται να επιβάλλουν τα κράτη μέλη σε συγκεκριμένα προϊόντα εφόσον δεν δημιουργούνται διακρίσεις ούτε υφίσταται προστατευτισμός (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψη 10).

39 Δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή στη Δανία εγχώρια παραγωγή αυτοκινήτων, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 17 της παρούσας αποφάσεως, ούτε εξάλλου προϊόντων που θα μπορούσαν να ανταγωνισθούν τα αυτοκίνητα. Υπό τις συνθήκες αυτές, συνάγεται ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως που πλήττει τα καινούρια αυτοκίνητα διαφεύγει τις απαγορεύσεις του άρθρου 90 ΕΚ.

40 Είναι αλήθεια ότι, όπως υπενθύμισε η DBI, το Δικαστήριο έκρινε στη σκέψη 12 της προπαρατεθείσας αποφάσεώς του Επιτροπή κατά Δανίας ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβαρύνουν τα προϊόντα που, ελλείψει εγχώριας παρεμφερούς παραγωγής, διαφεύγουν την εφαρμογή των απαγορεύσεων του άρθρου 90 ΕΚ με φόρους τέτοιου ύψους ώστε να διακυβεύεται, όσον αφορά τα εν λόγω προϊόντα, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της κοινής αγοράς.

41 Αρκεί συναφώς η διαπίστωση ότι, εν πάση περιπτώσει, τα αριθμητικά στοιχεία που διαβίβασε το εθνικό δικαστήριο όσον αφορά τον αριθμό των ταξινομηθέντων στη Δανία καινούριων αυτοκινήτων, τα οποία επομένως εισάγονται σε αυτό το κράτος μέλος, ουδόλως εμφαίνουν ότι τίθεται σε κίνδυνο η ελεύθερη κυκλοφορία αυτού του είδους εμπορευμάτων μεταξύ της Δανίας και των άλλων κρατών μελών.

42 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί ότι ένα τέλος όπως το δανικό τέλος ταξινομήσεως έχασε την ιδιότητά του ως εσωτερικού φόρου, υπό την έννοια του άρθρου 90 ΕΚ, και κατέστη μέτρο αποτελέσματος ισοδυνάμου προς ποσοτικό περιορισμό, υπό την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ, ούτε να εξετασθεί το περιεχόμενο της επιφυλάξεως που διατύπωσε το Δικαστήριο στις σκέψεις 12 και 13 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Επιτροπή κατά Δανίας.

43 Επομένως, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι:

— το τέλος επί της ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων το οποίο θεσπίζει κράτος μέλος που δεν έχει εγχώρια παραγωγή αυτοκινήτων, όπως το προ-

βλεπόμενο από τον lov om registreringsafgift af motorkøretøjer (νόμο περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων), ως έχει κατόπιν της κωδικοποιήσεως αριθ. 222, της 14ης Απριλίου 1999, αποτελεί εσωτερικό φόρο, του οποίου το συμβατό προς το κοινοτικό δίκαιο πρέπει να εξετάζεται όχι από πλευράς του άρθρου 28 ΕΚ, αλλά του άρθρου 90 ΕΚ·

— το άρθρο 90 ΕΚ έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει ένα τέτοιο τέλος.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

44 Κατόπιν των σκέψεων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος, παρέλκει η εξέταση των δικαιολογητικών λόγων που προέβαλε επικουρικώς η Δανική Κυβέρνηση για να υποστηρίξει ότι το δανικό τέλος ταξινομήσεως συμβιβάζεται προς το κοινοτικό δίκαιο και επομένως το δεύτερο ερώτημα καθίσταται άνευ αντικειμένου.

Επί των δικαστικών εξόδων

45 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Δανική, η Ιταλική και η Φινλανδική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδί-

δονται. 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,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 26ης Σεπτεμβρίου 2001 το Østre Landsret, αποφαίνεται:

1) **Το τέλος επί της ταξινομήσεως των καινούριων αυτοκινήτων το οποίο θεσπίζει κράτος μέλος που δεν έχει εγχώρια παραγωγή αυτοκινήτων, όπως το προβλεπόμενο από τον lov om registreringsafgift af motorkøretøjer (νόμο περί του τέλους ταξινομήσεως των αυτοκινήτων), ως έχει κατόπιν της κωδικοποιήσεως αριθ. 222, της 14ης Απριλίου 1999, αποτελεί εσωτερικό φόρο, του οποίου το συμβατό προς το κοινοτικό δίκαιο πρέπει να εξετάζεται όχι από πλευράς του άρθρου 28 ΕΚ, αλλά του άρθρου 90 ΕΚ.**

2) **Το άρθρο 90 ΕΚ έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει ένα τέτοιο τέλος.**

Puissochet Wathelet Schintgen

Gulmann La Pergola Jann

Σκουρής Macken Colneric

von Bahr Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 17 Ιουνίου 2003.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias