

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 22ας Φεβρουαρίου 2001 *

Στην υπόθεση C-393/98,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Supremo Tribunal Administrativo (Πορτογαλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Ministério Público,

António Gomes Valente

και

Fazenda Pública,

η έκδοση προδικαστικής απόφασεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 90 ΕΚ),

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. La Pergola, πρόεδρο τμήματος, M. Wathelet (εισηγητή), D. A. O. Edward, P. Jann και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Fennelly,

γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- ο Gomes Valente, εκπροσωπούμενος από τον J. Sá Pereira, advogado,
- η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Fernandes, Â. Seíça Neves και την H. Ventura,
- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. A. Fierstra,
- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την T. Rynnä,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον E. Traversa και την A. M. Alves Vieira,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τους L. Fernandes και V. Guimarães, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την A. M. Alves Vieira, κατά τη συνεδρίαση της 8ης Ιουνίου 2000,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 7ης Οκτωβρίου 1998, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Νοεμβρίου 1998, το Supremo Tribunal Administrativo υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 90 ΕΚ).
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκλυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ του A. Gomes Valente και της Fazenda Pública (Πορτογαλικού Δημοσίου), καθόσον ο A. Gomes Valente αναζητεί τον φόρο αυτοκινήτων τον οποίον εξόφλησε κατά την εισαγωγή στην Πορτογαλία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου από άλλο κράτος μέλος.

Το εθνικό νομικό πλαίσιο

- 3 Κατά τον χρόνο εκδόσεως της εκκαθαριστικής πράξεως του φόρου τον οποίον όφειλε ο A. Gomes Valente για την οριστική εισαγωγή του οχήματός του, το πορτογαλικό νομικό καθεστώς επί φόρων αυτοκινήτων καθόριζε το Decreto-Lei 40/93, της 18ης Φεβρουαρίου 1993 (*Diário da República* I, σειρά A, αριθ. 41, της 18ης Φεβρουαρίου 1993), όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 10-B/96, της 23ης Μαρτίου 1996 (*Diário da República* I, σειρά A, της 23ης Μαρτίου 1996, στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 40/93). Έκτοτε, το κείμενο αυτό τροποποιήθηκε επανειλημμένα.
- 4 Ο πορτογαλικός φόρος αυτοκινήτου εισπράττεται εφ' άπαξ και καταβάλλεται κατά την πρώτη διάθεση στην πορτογαλική αγορά, ήτοι κατά την πρώτη έκδοση άδειας κυκλοφορίας του οχήματος στην Πορτογαλία. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 40/93:

«Ο φόρος αυτοκινήτων είναι εσωτερικός φόρος, ο οποίος βαρύνει τα ελαφρά επιβατηγά οχήματα — στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα μικτής χρήσεως, τα αγωνιστικά και άλλα οχήματα προοριζόμενα κυρίως για τη μεταφορά προσώπων, εξαιρούνται όμως τα αυτοκίνητα τροχόσπιτα — τα οποία εισέρχονται στην αγορά ή εισάγονται, καινούργια ή μεταχειρισμένα, περιλαμβανομένων και αυτών που συναρμολογούνται ή κατασκευάζονται στην Πορτογαλία και προορίζονται προς εγγραφή στα μητρώα.»

- 5 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 4, του ίδιου νομοθετικού διατάγματος, ο φόρος αυτοκινήτου ορίζεται σε συνάρτηση προς τον κυλινδρισμό και υπολογίζεται σύμφωνα με τους συνημμένους στο νομοθετικό διάταγμα πίνακες, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του.

- 6 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος:

«Για την εγγραφή ελαφρού επιβατηγού οχήματος, καινούργιου ή μεταχειρισμένου, στα μητρώα, απαιτείται να προσκομίζεται στη Direcção-Geral de Viação [Γενική Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας] αποδεικτικό πληρωμής του φόρου αυτοκινήτου, μέσω επίσημης βεβαίωσης εισπράξεως, εγγυήσεως ή απαλλαγής από την καταβολή.»

- 7 Το άρθρο 1, παράγραφος 7, του νομοθετικού διατάγματος 40/93, με τη μορφή που του προσέδωσαν οι νόμοι 75/93, της 20ής Δεκεμβρίου 1993, και 39-B/94, της 27ης Δεκεμβρίου 1994, προβλέπει ότι, για μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, τα οποία εισάγονται στην Πορτογαλία από άλλα κράτη μέλη, είτε κατάγονται από αυτά είτε βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός αυτών, ο φόρος αυτοκινήτου μειώνεται σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα:

— μετά από χρήση 1 έως 2 ετών, η μείωση είναι ίση προς 18 %·

— μετά από χρήση 2 έως 3 ετών, η μείωση είναι ίση προς 24 %·

— μετά από χρήση 3 έως 4 ετών, η μείωση είναι ίση προς 32 %·

— μετά από χρήση 4 έως 5 ετών, η μείωση είναι ίση προς 41 %·

— μετά από χρήση 5 έως 6 ετών, η μείωση είναι ίση προς 49 %·

- μετά από χρήση 6 έως 7 ετών, η μείωση είναι ίση προς 55 %·

 - μετά από χρήση 7 έως 8 ετών, η μείωση είναι ίση προς 61 %·

 - μετά από χρήση 8 ετών, η μείωση είναι ίση προς 67 %.
- 8 Τα διάφορα αυτά ποσοστά μειώσεως του φόρου αυτοκινήτου εφαρμόζονται επί του φόρου που θα ήταν απαιτητός, κατά τον χρόνο εισαγωγής του μεταχειρισμένου οχήματος, για ισοδύναμο καινούργιο όχημα. Σύμφωνα με το προοίμιο του νομοθετικού διατάγματος 40/93, σκοπός των μειώσεων αυτών είναι η αντιστάθμιση της απώλειας αξίας λόγω φθοράς.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 9 Ο A. Gomes Valente αγόρασε στη Γαλλία μεταχειρισμένο επιβατηγό όχημα, σήματος BMW (τύπου 325 Turbo Diesel), κυλινδρισμού 2 497 cm³, που είχε λάβει για πρώτη φορά άδεια κυκλοφορίας, στη Γαλλία, στις 2 Δεκεμβρίου 1991.
- 10 Στις 16 Σεπτεμβρίου 1996, ο A. Gomes Valente δήλωσε στο Τελωνείο του Aveiro ότι το αυτοκίνητο αυτό προοριζόταν για οριστική εισαγωγή και ότι ήταν αξίας 2 500 000 εσκούδων (PTE). Αυθημερόν, το εν λόγω Τελωνείο εξέδωσε εκκαθαριστική πράξη φόρου αυτοκινήτου («imposto automóvel») ύψους 1 856 994 PTE, τον οποίο εξόφλησε ο αιτών.

- 11 Αφού η προσφυγή, την οποία είχε ασκήσει κατά της εκκαθαριστικής αυτής πράξεως ο A. Gomes Valente, απερρίφθη με απόφαση του Tribunal Fiscal Aduaneiro do Porto (Πορτογαλία) της 16ης Οκτωβρίου 1997, ο A. Gomes Valente και το Ministério Público (εισαγγελική αρχή) παρά τω Tribunal Fiscal Aduaneiro άσκησαν κατά της αποφάσεως αυτής αναίρεση ενώπιον του Supremo Tribunal Administrativo.
- 12 Ο A. Gomes Valente ισχυρίζεται ότι η απόφαση αυτή παραγνωρίζει τη σχετική με την ερμηνεία του άρθρου 95 της Συνθήκης νομολογία του Δικαστηρίου, κατά την οποία, ως εκ του αμέσου αποτελέσματος της διατάξεως αυτής, η αντιβαίνουσα στο κοινοτικό δίκαιο εθνική ρύθμιση καθίσταται ανεφάρμοστη. Διατείνεται ότι, στις σκέψεις 14 και 15 της αποφάσεώς του της 9ης Μαρτίου 1995, C-345/93, Nunes Tadeu (Συλλογή 1995, σ. I-479), που αφορούσε ένα νομικό καθεστώς φόρου αυτοκινήτου προγενέστερο εκείνου που ίσχυε όταν αυτός εισήγαγε το όχημά του στην Πορτογαλία, το Δικαστήριο έκρινε ότι ένας κανόνας, ο οποίος περιορίζει τη μείωση του φόρου επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων σε ορισμένο ποσοστό επί του φόρου που εισπράττεται επί των ομοειδών καινούργιων αυτοκινήτων, χωρίς να λαμβάνει υπόψη την πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος, ενέχει δυσμενή φορολογική διάκριση σε βάρος των αυτοκινήτων που εισάγονται μεταχειρισμένα. Κατ' αυτόν, παρά τις τροποποιήσεις που επήλθαν στο καθεστώς φόρου αυτοκινήτου μετά την προαναφερθείσα απόφαση Nunes Tadeu, ο πορτογαλικός φόρος αυτοκινήτου εξακολουθεί να αντιβαίνει στο άρθρο 95 της Συνθήκης, διότι δεν υπολογίζεται βάσει της πραγματικής εμπορικής αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων.
- 13 Ο A. Gomes Valente ζήτησε από το Supremo Tribunal Administrativo να απευθυνθεί προδικαστικώς στο Δικαστήριο, προτείνοντάς του να υποβάλει τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1ον — Εγγυάται την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων έναντι του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων (εν προκειμένω αυτοκινήτων) και συνάδει προς το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ μια νομοθεσία, όπως η πορτογαλική, που φορολογεί με ενιαίο συντελεστή τα ελαφρά επιβατικά αυτοκίνητα που εισάγονται μεταχειρισμένα, με βάση και μόνον τον κυλινδρισμό του οχήματος, με έκπτωση ποσοστού 18 %, 24 %, 32 %, 41 %, 49 %, 55 %, 61 % και 67 % (αναλόγως του αν το εισαγόμενο όχημα έχει παλαιότητα χρήσεως ενός έως δύο, δύο έως τριών, τριών έως τεσσάρων, τεσσάρων έως πέντε, πέντε έως έξι, έξι έως επτά ή επτά έως οκτώ ετών) επί του φόρου που θα καταβαλλόταν για καινούργιο όχημα (εισαγόμενο ή αγοραζόμενο στην εγχώρια αγορά), ούτως ώστε για όχημα με παλαιότητα χρήσεως άνω των οκτώ ετών να πρέπει να

καταβληθεί το 33 % του φόρου αυτοκινήτου που θα καταβαλλόταν για καινούργιο όχημα (εισαγόμενο ή αγοραζόμενο στην εγχώρια αγορά), χωρίς να λαμβάνονται υπόψη, σε καμμία από τις παραπάνω περιπτώσεις, οι λοιποί παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάζουν την αξία ενός αυτοκινήτου, όπως, μεταξύ άλλων, τα διαλυθέντα χιλιόμετρα, η κατάσταση συντηρήσεως ή ο τύπος;

2ον — Συνάδει προς το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ μια νομοθετική εθνική διάταξη, κατά την οποία ο φόρος που επιβαρύνει το εισαγόμενο προϊόν και ο φόρος που επιβαρύνει το ομοειδές εγχώριο προϊόν υπολογίζονται με διαφορετικό τρόπο: ο φόρος αυτοκινήτου του οχήματος που εισάγεται μεταχειρισμένο υπολογίζεται βάσει του κυλινδρισμού του, με έκπτωση συναρτήσει των ετών χρήσεως και μόνον, ενώ στις συναλλαγές επί ομοειδούς μεταχειρισμένου οχήματος που γίνονται στην εγχώρια αγορά δεν καταβάλλεται φόρος αυτοκινήτου (διότι, εφόσον ο φόρος είναι μονοφασικός, καταβάλλεται άπαξ μόνον, όταν το όχημα τίθεται καινούργιο σε κατανάλωση), καιτοι είναι βέβαιοι ότι το τίμημά του ενδέχεται να εξακολουθεί να ενσωματώνει ένα υπολειπόμενο κλάσμα αυτού του φόρου, αν δεν έχει πάνω από τέσσερα έως πέντε έτη χρήσεως, κλάσμα αβεβαίου πάντως ύψους, που δεν διαχωρίζεται από το τίμημα αγοράς, ούτε είναι δυνατόν να διαχωριστεί, διότι, μεταξύ άλλων πιθανών λόγων, η αγορά μεταχειρισμένου οχήματος εντός της χώρας δεν υπόκειται σε φόρο αυτοκινήτου;

3ον — Δύναται, υπό το πρίσμα του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ, να θεωρηθεί ότι ένα τέτοιο σύστημα δεν μπορεί να καταλήξει, έστω και σε ορισμένες μόνον περιπτώσεις, σε βαρύτερη φορολόγηση του εισαγομένου προϊόντος και ότι είναι ρυθμισμένο κατά τρόπον ώστε ν' αποκλείεται πάντοτε η πιθανότητα ένα εισαγόμενο αυτοκίνητο να φορολογηθεί βαρύτερα απ' ό,τι ένα εγχώριο ομοειδές αυτοκίνητο;

4ον — Δύναται, υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου, να θεωρηθεί ένα τέτοιο σύστημα αρκούντως διαφανές, ούτως ώστε να καθιστά δυνατόν να κριθεί αντικειμενικώς αν το φορολογικό βάρος που επιβάλλεται σε εισαγόμενο αυτοκίνητο υπερβαίνει εκείνο που επιβάλλεται σε εγχώριο ομοειδές αυτοκίνητο;

5ον — Δύναται, υπό το πρίσμα του κοινοτικού δικαίου, να εφαρμοστεί ένα τέτοιο σύστημα κατά δίκαιο τρόπο στα προϊόντα της εγχώριας αγοράς και στα εισαγόμενα προϊόντα;»

14 Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Supremo Tribunal Administrativo αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Ασκούν επιρροή τα ζητήματα τα οποία εγέρθηκαν στην παρούσα υπόθεση από τον αναιρεσείοντα και περιγράφονται παραπάνω; Τί λύση δίδεται στο κοινοτικό δίκαιο στα ζητήματα αυτά;

2) Σημαίνει κατ' ανάγκην η πραγματική απόσβεση της αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων, στην οποία αναφέρεται η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-345/93, Nunes Tadeu, ότι πρέπει να γίνεται αποτίμηση ή πραγματογνωμοσύνη για κάθε όχημα, ή μπορεί να υπολογιστεί κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο μέσω οριζομένου κατά νόμον κριτηρίου;

3) Αν η Επιτροπή παραιτείται συγκεκριμένης προσφυγής κατά παραβάσεως κράτους μέλους, διότι κρίνει ότι η νέα εθνική νομοθεσία συμμορφώθηκε προς το κοινοτικό δίκαιο, απαλλάσσεται ένα ανώτατο εθνικό δικαστήριο, βάσει της ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου και του εθνικού δικαίου την οποία έδωσε η Επιτροπή, της υποχρεώσεως που υπέχει από το άρθρο 177 της Συνθήκης να ζητεί από το Δικαστήριο την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, ώστε να δύναται να εκδικάσει την υπόθεση σύμφωνα με την ερμηνεία την οποία έδωσε η Επιτροπή;»

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 15 Με το τρίτο του ερώτημα, που ενδείκνυται να εξετασθεί πρώτο, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το γεγονός ότι η Επιτροπή παραιτείται διαδικασίας κατά παραβίασεως κράτους μέλους, την οποία έχει κινήσει σχετικά με ορισμένη νομοθεσία του, επηρεάζει ή όχι την υποχρέωση ενός δικαστηρίου τελευταίου βαθμού του κράτους μέλους αυτού να υποβάλει στην κρίση του Δικαστηρίου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, ζήτημα κοινοτικού δικαίου σχετικό με την εν λόγω νομοθεσία.
- 16 Συναφώς, αφενός μεν, υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 177, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, όταν, στο πλαίσιο υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, οι αποφάσεις του οποίου δεν υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εσωτερικού δικαίου, ανακύπτει προδικαστικό ερώτημα, το δικαστήριο αυτό οφείλει να παραπέμπει το ζήτημα στο Δικαστήριο (απόφαση της 4ης Νοεμβρίου 1997, C-337/95, Parfums Christian Dior, Συλλογή 1997, σ. I-6013, σκέψη 24).
- 17 Κατά πάγια νομολογία, η υποχρέωση αυτή προς υποβολή ζητήματος στο Δικαστήριο εντάσσεται στο πλαίσιο της συνεργασίας, η οποία έχει θεσπιστεί προς διασφάλιση της ορθής εφαρμογής και της ενιαίας ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου στο σύνολο των κρατών μελών, μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων, υπό την ιδιότητά τους ως δικαστηρίων που είναι επιφορτισμένα με την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, και του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 6ης Οκτωβρίου 1982, 283/81, Cilfit κ.λπ., Συλλογή 1982, σ. 3415, σκέψη 7, και Parfums Christian Dior, όπ.π., σκέψη 25), και έχει, μεταξύ άλλων, ως σκοπό να προλαμβάνει το σχηματισμό, σε κάποιο κράτος μέλος, εθνικής νομολογίας αποκλίνουσας από τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 24ης Μαΐου 1977, 107/76, Hoffmann-La Roche, Συλλογή τόμος 1977, σ. 275, σκέψη 5, και της 27ης Οκτωβρίου 1982, 35/82 και 36/82, Morson και Jhanjan, Συλλογή 1982, σ. 3723, σκέψη 8).
- 18 Αφετέρου δε, — όπως ανέφερε με τις γραπτές της παρατηρήσεις η Φινλανδική Κυβέρνηση — επισημαίνεται ότι, στην απόφαση της 27ης Μαΐου 1981, 142/80 και

143/80, Essevi και Salengo (Συλλογή 1981, σ. 1413, σκέψη 16), το Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή δεν έχει το δικαίωμα, με αιτιολογημένη της γνώμη δύναμη του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 226 ΕΚ) ή με απόψεις τις οποίες διατυπώνει στο πλαίσιο της σχετικής διαδικασίας, να προσδιορίζει κατά τρόπο οριστικό τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κράτους μέλους, ή να του παρέχει εγγυήσεις ως προς το αν ορισμένη συμπεριφορά συμβιβάζεται με τη Συνθήκη και ότι, κατά τα άρθρα 169 της Συνθήκης, καθώς και 170 και 171 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 227 ΕΚ και 228 ΕΚ), ο προσδιορισμός των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των κρατών μελών και η κρίση επί της συμπεριφοράς τους δύναται να επέρχεται μόνον με απόφαση του Δικαστηρίου.

- 19 Κατά συνέπεια, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή παραιτείται διαδικασίας κατά παραβάσεως κράτους μέλους, την οποία έχει κινήσει σχετικά με ορισμένη νομοθεσία του, δεν επηρεάζει την υποχρέωση ενός δικαστηρίου τελευταίου βαθμού του κράτους μέλους αυτού να υποβάλει στην κρίση του Δικαστηρίου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, ζήτημα κοινοτικού δικαίου σχετικό με την εν λόγω νομοθεσία.

Επί του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος

- 20 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημά του, που ενδείκνυται να συνεξετασθούν, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, πρώτον, αν το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να εφαρμόζει επί των εισαγομένων από άλλα κράτη μέλη μεταχειρισμένων οχημάτων σύστημα φορολογήσεως, κατά το οποίο η απόσβεση της πραγματικής αξίας των εν λόγω οχημάτων υπολογίζεται κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και κλιμάκων ορισμένων με νομοθετική, κανονιστική ή διοικητική διάταξη, χωρίς να απαιτεί από τις εθνικές αρχές να προβαίνουν σε συγκεκριμένη εκτίμηση της αξίας κάθε εισαγομένου μεταχειρισμένου οχήματος. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, δεύτερον, αν ένα σύστημα φορολογήσεως όπως το επίδικο στην κύρια δίκη συμβαδίζει με τις επιταγές του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης.

- 21 Ως προς το ζήτημα αν η εκτίμηση της πραγματικής αποσβέσεως της αξίας μεταχειρισμένου οχήματος, στην οποία αναφέρεται η προαναφερθείσα απόφαση Nunes Tadeu, προϋποθέτει πραγματογνωμοσύνη για κάθε όχημα, και όχι απλό υπολογισμό βάσει γενικού και αφηρημένου κριτηρίου οριζόμενου με νόμο, υπενθυμίζεται, προκαταρκτικώς, ότι, κατά πάγια νομολογία, παράβαση του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, υπάρχει, οσάκις ο φόρος που επιβάλλεται στο εισαγόμενο προϊόν και εκείνος που επιβάλλεται σε ομοειδές εγχώριο προϊόν υπολογίζονται κατά διαφορετικό τρόπο και σύμφωνα με διαφορετικές μεθόδους, καταλήγοντας, έστω και σε ορισμένες μόνον περιπτώσεις, σε μεγαλύτερη επιβάρυνση του εισαγομένου προϊόντος (βλ. αποφάσεις της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-375/95, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1997, σ. I-5981, σκέψη 20, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 2ας Απριλίου 1998, C-213/96, Outokumpu, Συλλογή 1998, σ. I-1777, σκέψη 34).
- 22 Με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, 47/88, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1990, σ. I-4509, σκέψη 21), το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 95 της Συνθήκης εμποδίζει ένα κράτος μέλος να επιβάλλει στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα τέλος εγγραφής στα μητρώα υπολογιζόμενο βάσει αντικειμενικής φορολογητέας αξίας μη δυναμένης να είναι σε καμμία περίπτωση κατώτερη του 90 % της φορολογητέας αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου, περιορίζοντας έτσι την απόσβεση της αξίας των οχημάτων αυτών σε 10 %, ασχέτως της παλαιότητας και της φθοράς τους. Συγκεκριμένα, κατά το Δικαστήριο, η είσπραξη τέλους εγγραφής στα μητρώα με βάση υπολογισμού που δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 90 % της αξίας του καινούργιου αυτοκινήτου συνιστά, κατά κανόνα, κατάφωρη υπερφορολόγηση αυτών των οχημάτων σε σχέση προς το κατάλοιπο του τέλους εγγραφής στα μητρώα που εναπομένει στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα εθνικά μητρώα και αγοράζονται στην εγχώρια αγορά, ασχέτως της παλαιότητας και της φθοράς τους (προαναφερθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψη 20).
- 23 Στη σκέψη 15 της προαναφερθείσας αποφάσεως Nunes Tadeu, το Δικαστήριο έκρινε ότι ένας κανόνας, ο οποίος περιορίζει σε 10 % τη μείωση επί του ποσού του φόρου που εισπράττεται επί των καινούργιων αυτοκινήτων, χωρίς να λαμβάνει υπόψη την πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος, ενέχει δυσμενή φορολογική διάκριση σε βάρος των αυτοκινήτων που εισάγονται μεταχειρισμένα. Κατά συνέπεια, έκρινε ότι αντιβαίνει προς το άρθρο 95 της Συνθήκης η εκ μέρους κράτους μέλους είσπραξη φόρου επί των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων προελεύσεως άλλου κράτους μέλους, όταν το ποσό του φόρου, υπολογιζόμενο χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος, υπερβαίνει το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκι-

νήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους (προαναφερθείσα απόφαση Nunes Tadeu, σκέψη 20).

- 24 Πάντως, από την παρατεθείσα στις σκέψεις 21 έως 23 της παρούσας απόφασεως νομολογία δεν προκύπτει ότι η πραγματική απόσβεση της αξίας των οχημάτων μπορεί να εκτιμηθεί μόνον μέσω εκτιμήσεως ή πραγματογνωμοσύνης για κάθε όχημα. Πράγματι, ένα κράτος μέλος μπορεί, για ν' αποφύγει τις εγγενείς σε ένα τέτοιο σύστημα δυσχέρειες, να προσδιορίζει, μέσω αντικειμενικών κλιμάκων, οριζόμενων με νομοθετική, κανονιστική ή διοικητική διάταξη και υπολογιζόμενων βάσει κριτηρίων όπως ή παλαιότητα, τα διανυθέντα χιλιόμετρα, η γενική κατάσταση, το σύστημα προώθησεως, το σήμα ή ο τύπος του οχήματος, μια αξία των μεταχειρισμένων οχημάτων που, κατά τεκμήριο, θα βρίσκεται πολύ κοντά στην πραγματική.
- 25 Κατά την κατάρτιση αυτών των κλιμάκων, οι αρχές κράτους μέλους μπορούν να αναφέρονται σε ευρετήριο, στο οποίο εμφανίζονται οι μέσες τιμές των μεταχειρισμένων οχημάτων στην εγχώρια αγορά ή σε κατάλογο των μέσων τρεχουσών τιμών που χρησιμοποιούνται ως αναφορά για τον κλάδο.
- 26 Πρέπει, πάντως, να προστεθεί ότι, για να συμβιβάζεται ένα σύστημα φορολογήσεως εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων, που εκτιμά την πραγματική απόσβεση της αξίας των οχημάτων βάσει γενικών κριτηρίων, με το άρθρο 95 της Συνθήκης, πρέπει να είναι διαρρυθμισμένο κατά τρόπον ώστε ν' αποκλείει τη δημιουργία οποιασδήποτε διακρίσεως, μέσα στα όρια των προσεγγίσεων που εύλογο είναι να γίνονται σε κάθε τέτοιο σύστημα.
- 27 Συναφώς, η ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία επικεντρώθηκε σε δύο, κατ' ουσίαν, ζητήματα, δηλαδή αφενός μεν τον βαθμό ακρίβειας με τον οποίο η αντικειμενική κλίμακα αντικατοπτρίζει την πραγματική απόσβεση της αξίας του οχήματος, αφετέρου δε τη δυνατότητα του κυρίου μεταχειρισμένου οχήματος ν' ασκήσει προσφυγή για ν' αμφισβητήσει την εφαρμογή επί του οχήματός του μιας κλίμακας στηριζόμενης σε γενικά κριτήρια.

- 28 Ως προς το πρώτο από τα ζητήματα αυτά, ναι μεν η εφαρμογή κλίμακας φορολογήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων στηριζομένης σε ενιαίο κριτήριο αποσβέσεως της αξίας — όπως είναι, στην περίπτωση της επίδικης στην κύρια δίκη νομοθεσίας, το κριτήριο του αριθμού ετών χρήσεως του οχήματος — δεν αντιβαίνει, αυτή καθαυτή, στο άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, προκύπτει όμως ότι η συνεκτίμηση άλλων παραγόντων αποσβέσεως της αξίας, όπως το σήμα, ο τύπος οχήματος, τα διανυθέντα χιλιόμετρα, το σύστημα προωθήσεως, η κατάσταση της μηχανής ή η κατάσταση συντηρήσεως του οχήματος, μπορεί να εγγυηθεί ότι η αντικειμενική κλίμακα θα αντικατοπτρίζει κατά τρόπο πολύ ακριβέστερο την πραγματική απόσβεση της αξίας των οχημάτων και να διευκολύνει σημαντικά την επίτευξη φορολογήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων που να μην υπερβαίνει, σε καμμία περίπτωση, το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους.
- 29 Εν προκειμένω, η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι, για τον προσδιορισμό των ποσοστών μειώσεως του φόρου, είχαν ληφθεί υπόψη άλλοι παράγοντες αποσβέσεως της αξίας εκτός των ετών χρήσεως των οχημάτων, αναγνώρισε δε επ' ακροατηρίου ότι η οριζόμενη με το νομοθετικό διάταγμα 40/93 κλίμακα μειώσεως δεν αντικατοπτρίζει με αρκετή ακρίβεια την πραγματική απόσβεση της αξίας των οχημάτων.
- 30 Απαντώντας, άλλωστε, στις ερωτήσεις που έθεσε επ' ακροατηρίου το Δικαστήριο, δεν μπόρεσε να εξηγήσει με ποια δικαιολογία οι εθνικές αρχές είχαν ορίσει ποσοστό μειώσεως ίσο προς 18 % μόνο για όλα τα οχήματα παλαιότητας μέχρι δύο ετών και μια μείωση σχεδόν γραμμική της αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων παλαιότητας μεταξύ δύο και οκτώ και πλέον ετών.
- 31 Ως προς το δεύτερο ζήτημα, μπορεί να υποστηριχθεί ότι μια αντικειμενική κλίμακα, η οποία ναι μεν αντικατοπτρίζει τη γενική εξέλιξη της αποσβέσεως της αξίας των

οχημάτων, αλλά κατά τρόπο στερούμενο ακρίβειας, συμβιβάζεται, παρ' όλ' αυτά, με το άρθρο 95 της Συνθήκης, αν συνοδεύεται με τη δυνατότητα του κυρίου εισαγομένου οχήματος ν' αμφισβητήσει ενδίκως την εφαρμογή της κλίμακας αυτής επί του οχήματός του.

- 32 Είναι αληθές ότι, αν ο κύριος μεταχειρισμένου οχήματος έχει τη δυνατότητα ν' αμφισβητήσει την εφαρμογή της αντικειμενικής κλίμακας επί του οχήματός του, αποδεικνύοντας ότι οδηγεί σε φορολόγηση υπερβαίνουσα το κατάλοιπο του φόρου που εναπομένει ενσωματωμένο στην αξία ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους, η δημιουργία διακρίσεων από ένα σύστημα φορολόγησης που στηρίζεται σε μια τέτοια κλίμακα μπορεί ν' αποφευχθεί.
- 33 Πράγματι, το άμεσο αποτέλεσμα του άρθρου 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης, το οποίο αναγνωρίζει η απόφαση της 16ης Ιουνίου 1966, 57/65, Lütticke (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 293, σ. 298), συνεπάγεται ότι ένας ιδιώτης πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αμφισβητήσει ότι η εθνική ρύθμιση που ορίζει τα κριτήρια ή τις κλίμακες, που εφαρμόστηκαν κατά τον υπολογισμό του φόρου που επιβαρύνει το εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημά του, συμβιβάζεται προς τη διάταξη αυτή.
- 34 Η δυνατότητα αυτή προϋποθέτει, ούτως ή άλλως, ότι το κριτήριο ή τα κριτήρια υπολογισμού της κλίμακας περιέρονται σε γνώση του κοινού.
- 35 Έστω και αν η Πορτογαλική Κυβέρνηση ανέφερε επ' ακροατηρίου ότι υπήρχε πάντα η δυνατότητα να αμφισβητηθεί μια φορολόγηση ενώπιον των δικαστηρίων, δεν απέδειξε ότι το επίδικο στην κύρια δίκη φορολογικό σύστημα περιείχε το δικαίωμα του φορολογουμένου ν' αποδείξει ότι η αντικειμενική κλίμακα ήταν απρόσφορη για τον προσδιορισμό της πραγματικής αξίας του μεταχειρισμένου οχήματος το οποίο εισήγαγε.

- 36 Επί πλέον, το νομοθετικό διάταγμα 40/93 δεν μνημονεύει τα στοιχεία βάσει των οποίων καθορίστηκαν τα ποσοστά μειώσεως του φόρου.
- 37 Εν όψει των προεκτεθέντων και της παρατιθέμενης στις σκέψεις 21 έως 23 της παρούσας αποφάσεως σχετικής με το άρθρο 95 νομολογίας — από την οποία προκύπτει ότι το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους προσδιορίζει το ανώτατο όριο του φόρου που επιβάλλεται επί εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων —, ένα σύστημα φορολογήσεως όπως το επίδικο της κύριας δίκης δεν εγγυάται ότι το ύψος του φόρου που οφείλεται λόγω της εισαγωγής οχήματος από άλλο κράτος μέλος δεν υπερβαίνει — έστω και σε ορισμένες περιπτώσεις — το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδούς μεταχειρισμένου οχήματος που είναι ήδη εγγεγραμμένο στα μητρώα του οικείου κράτους. Επομένως, ένα τέτοιο σύστημα δεν αποκλείει σε κάθε περίπτωση ότι τα εισαγόμενα προϊόντα θα φορολογούνται βαρύτερα από τα εγχώρια.
- 38 Όσον αφορά την πραγματική κατάσταση από την οποία ανέκυψε η κύρια δίκη, από τα αριθμητικά στοιχεία τα οποία προσκόμισε η Πορτογαλική Κυβέρνηση, απαντώντας στις γραπτές ερωτήσεις του Δικαστηρίου, προκύπτει ότι η εφαρμογή της κλίμακας μειώσεως που ορίστηκε με το νομοθετικό διάταγμα 40/93 δεν απέκλειε κάθε περίπτωση διακρίσεως σε βάρος των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων.
- 39 Συγκεκριμένα, κατά την Πορτογαλική Κυβέρνηση, η τιμή ενός οχήματος όπως το του A. Gomes Valente το 1991, ήτοι καινούργιου, μπορούσε να εκτιμηθεί σε 10 478 000 ΡΤΕ, ενώ το 1996, όταν δηλαδή αυτός το εισήγαγε στην Πορτογαλία, η μέση αξία ενός τέτοιου οχήματος στην πορτογαλική αγορά μεταχειρισμένων ήταν 4 600 000 ΡΤΕ.
- 40 Τα στοιχεία αυτά αντανακλούν απόσβεση κατά 56 % της αξίας του οχήματος, ενώ, σύμφωνα με την κλίμακα που θεσπίστηκε με την ισχύουσα νομοθεσία, η μείωση του οφειλομένου φόρου ήταν 41 % μόνον έναντι του φόρου αυτοκινήτου που υπολογίζεται επί της τιμής του καινούργιου οχήματος.

- 41 Στο πλαίσιο, όμως, μιας εθνικής νομοθεσίας όπως η επίδικη στην κύρια δίκη, η μείωση του φόρου πρέπει να είναι ευθέως ανάλογη προς την απώλεια αξίας του οχήματος, προκειμένου το ποσό του φόρου επί των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων να μην υπερβαίνει το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία ομοειδών μεταχειρισμένων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους.
- 42 Η Πορτογαλική Κυβέρνηση ανέφερε επ' ακροατηρίου ότι το σύστημα φορολογήσεως των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων σκοπό είχε, στην πραγματικότητα, να αποκαθιστά μια κατ' αρχήν ισότητα μεταχειρίσεως μεταξύ της εμπορικής αξίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην εγχώρια αγορά και της των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.
- 43 Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Συγκεκριμένα, ένα εθνικό φορολογικό καθεστώς το οποίο τείνει να εξαλείψει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο διαθέτουν τα εισαγόμενα προϊόντα έναντι των της εγχώριας αγοράς είναι προδήλως αντίθετο προς το άρθρο 95 της Συνθήκης, το οποίο επιδιώκει να διασφαλίσει την απόλυτη ουδετερότητα των εσωτερικών φόρων έναντι του ανταγωνισμού μεταξύ εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Nunes Tadeu, σκέψη 18).
- 44 Επομένως, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, όπως αναδιατυπώθηκαν στη σκέψη 20 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης να μην επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να εφαρμόζει επί των εισαγομένων από άλλα κράτη μέλη μεταχειρισμένων οχημάτων σύστημα φορολογήσεως, κατά το οποίο η απόσβεση της πραγματικής αξίας των εν λόγω οχημάτων υπολογίζεται κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και κλιμάκων οριζομένων με νομοθετική, κανονιστική ή διοικητική διάταξη, αλλά μόνον υπό τον όρον ότι τα εν λόγω κριτήρια ή κλίμακες εγγυώνται ότι το ποσό του φόρου δεν υπερβαίνει — ούτε

καν σε ορισμένες περιπτώσεις — το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 45 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Πορτογαλική, η Φινλανδική και Ολλανδική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδικούς 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 διάταξη της 7ης Οκτωβρίου 1998 το Supremo Tribunal Administrativo, αποφαίνεται:

- 1) Το γεγονός ότι η Επιτροπή παραιτείται διαδικασίας κατά παραβάσεως κράτους μέλους, την οποία έχει κινήσει σχετικά με ορισμένη νομοθεσία του, δεν**

επιρεάζει την υποχρέωση ενός δικαστηρίου τελευταίου βαθμού του κράτους μέλους αυτού να υποβάλει στην κρίση του Δικαστηρίου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης (νυν άρθρου 234, τρίτο εδάφιο, ΕΚ), ζήτημα κοινοτικού δικαίου σχετικό με την εν λόγω νομοθεσία.

- 2) Το άρθρο 95, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης να μην επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να εφαρμόζει επί των εισαγομένων από άλλα κράτη μέλη μεταχειρισμένων οχημάτων σύστημα φορολογήσεως, κατά το οποίο η απόσβεση της πραγματικής αξίας των εν λόγω οχημάτων υπολογίζεται κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και κλιμάκων οριζομένων με νομοθετική, κανονιστική ή διοικητική διάταξη, αλλά μόνον υπό τον όρον ότι τα εν λόγω κριτήρια ή κλίμακες εγγυώνται ότι το ποσό του φόρου δεν υπερβαίνει — ούτε καν σε ορισμένες περιπτώσεις — το ποσό του καταλοίπου του φόρου που παραμένει ενσωματωμένο στην αξία των ομοειδών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα μητρώα του οικείου κράτους.

La Pergola

Wathelet

Edward

Jann

Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 22 Φεβρουαρίου 2001.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

R. Grass

A. La Pergola