

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ELEONOR SHARPSTON
της 13ης Ιουλίου 2006¹

1. Με την παρούσα αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, το Hajdú-Bihar Megyei Bíróság (Ουγγαρία) επιθυμεί να πληροφορηθεί αν κάποια εθνικά τέλη ταξινομήσεως αυτοκινήτων είναι συμβατά με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ. Τα εν λόγω τέλη πλήττουν κάθε αυτοκίνητο όταν τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος και το ποσό τους καθορίζεται βάσει των τεχνικών χαρακτηριστικών και της οικολογικής κατατάξεως του αυτοκινήτου, ανεξαρτήτως της αξίας του. Το ζήτημα τίθεται ειδικά όσον αφορά την επιβολή των τελών αυτών σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη.

Το σχετικό κοινοτικό δίκαιο

2. Το άρθρο 90 ΕΚ ορίζει:

«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.»

3. Το άρθρο αυτό, και ειδικότερα το πρώτο εδάφιο του, έχει εξεταστεί από το Δικαστήριο σε αρκετές περιπτώσεις σε σχέση ειδικά με εθνικές επιβαρύνσεις που έπλητταν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη². Η νομολογία αυτή είναι πάγια και γνωστή, αλλά μπορεί να είναι χρήσιμο να ανακεφαλαιώσω τα ουσιαστικά στοιχεία της. Κατά την εξέταση της νομολογίας πρέπει να έχουμε κατά νου ότι, αν ένα χ εκατοστιαίο ποσοστό της τιμής πωλήσεως οποιασδήποτε καινούργιου είδους αντιστοιχεί σε μια επιβάρυνση, τότε πάλι χ εκατοστιαίο ποσοστό της μικρότερης, λόγω μειώσεως της αξίας, τιμής του μεταχειρισμένου ίδιου είδους θα αντιστοιχεί στην *εναπομένουσα* επιβάρυνση.

2 — Οι απαγορεύσεις του άρθρου 90 ΕΚ περιλαμβάνονταν στο άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ, στο οποίο αναφέρεται η παλαιότερη νομολογία. Ωστόσο, για λόγους συνέπειας, στη συνέχεια των προτάσεών μου θα χρησιμοποιώ τη νέα αρίθμηση.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

4. Πρώτα, η απόφαση Επιτροπή κατά Δανίας³ αφορούσε κάποια τέλη που επιβάλλονταν για την πρώτη ταξινόμηση αυτοκινήτων στη Δανία. Για τα καινούργια αυτοκίνητα (που όλα εισάγονταν, καθόσον δεν υπήρχε δανική παραγωγή) ο συντελεστής ήταν πάνω από το 100 % της τιμής. Για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, η φορολογητέα αξία ήταν το 100 % της τιμής του αυτοκινήτου ως καινούργιου αν το αυτοκίνητο ήταν νεότερο των έξι μηνών και το 90 % της τιμής αυτής αν το αυτοκίνητο ήταν παλαιότερο των έξι μηνών. Η πώληση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που είχαν ήδη ταξινομηθεί στη Δανία δεν συνεπαγόταν την καταβολή περαιτέρω τελών ταξινόμησης.

5. Το Δικαστήριο σημείωσε ότι, μολονότι δεν υπήρχε δανική παραγωγή αυτοκινήτων, η Δανία είχε αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Ένα προϊόν γίνεται εγχώριο μόλις εισαχθεί και τεθεί στο εμπόριο. Τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα και εκείνα που αγοράζονται στην εγχώρια αγορά αποτελούν ομοειδή προϊόντα ή προϊόντα που τα μεν ανταγωνίζονται τα δε. Κατά συνέπεια, το άρθρο 90 ΕΚ είχε εφαρμογή επί των τελών ταξινόμησης που επιβάλλονταν όταν εισάγονταν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Στο πλαίσιο αυτό, έπρεπε να ληφθούν υπόψη όχι μόνον ο συντελεστής της εσωτερικής φορολογίας εγχωρίων και εισαγομένων προϊόντων, αλλά και η βάση επιβολής της επιβαρύνσεως και τα ειδικά χαρακτηριστικά της επιβαρύνσεως αυτής.

6. Μετά, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι, εφόσον ήταν πολύ υψηλό το ποσό με το οποίο επιβαρύνονταν τα καινούργια αυτοκίνητα, η απόσβεση του μέρους των τελών που παρέμενε ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου ήταν στη Δανία πιο αργή απ' ό,τι ήταν σε μερικά άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, τέλη για τα οποία η φορολογητέα αξία ήταν τουλάχιστον το 90 % της αξίας του αυτοκινήτου ως καινούργιου συνιστούσαν προδήλως υπερφορολόγηση των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, σε σχέση με τα εναπομένοντα τέλη ταξινόμησης που ήσαν ενσωματωμένα στην αξία των ήδη ταξινομημένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τα οποία αγοράζονταν στη δανική αγορά. Κατά συνέπεια, υπήρχε φορολογία που δημιουργούσε διακρίσεις εις βάρος των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

7. Στην υπόθεση Nunes Tadeu⁴, η επίμαχη επιβάρυνση ήταν μια εφ' άπαξ επιβάρυνση που έπληττε τα ταξινομημένα στην Πορτογαλία ελαφρά επιβατικά αυτοκίνητα ανεξαρτήτως του αν είχαν εισαχθεί καινούργια ή μεταχειρισμένα ή αν είχαν συναρμολογηθεί ή κατασκευαστεί στην Πορτογαλία. Το ποσό της επιβαρύνσεως εξαρτόταν από τον κυλινδρισμό του αυτοκινήτου και όχι από την τιμή του, αλλά προβλεπόταν μείωση ίση με το 10 % για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που είχαν ταξινομηθεί για πρώτη φορά πριν πάνω από δύο χρόνια.

8. Το Δικαστήριο σημείωσε ότι η επίμαχη επιβάρυνση δεν έπληττε τις εντός Πορτο-

3 — Απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88 (Συλλογή 1990, σ. I-4509)· βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 17 έως 21.

4 — Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1995, C-345/93 (Συλλογή 1995, σ. I-479)· βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 4, 10 και 13 έως 15.

γαλίας αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων αυτοκινήτων καθόσον επιβαλλόταν μόνο μία φορά, κατά την πρώτη ταξινόμηση του αυτοκινήτου στην Πορτογαλία, και ένα μέρος της παρέμενε ενσωματωμένο στην αξία των ήδη ταξινομημένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που αγοράζονταν στην πορτογαλική αγορά.

9. Ωστόσο, η επιβάρυνση για ένα εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, όποια και αν ήταν η παλαιότητα ή η κατάστασή του, δεν μπορούσε να είναι μικρότερη του 90 % της επιβαρύνσεως για ένα καινούργιο αυτοκίνητο, ενώ το εναπομένον ποσό της επιβαρύνσεως που ήταν ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου το οποίο αγοραζόταν στην Πορτογαλία μπορούσε να είναι μικρότερο, καθόσον η εναπομένουσα επιβάρυνση μίκραινε ανάλογα με τη μείωση της αξίας του αυτοκινήτου. Επομένως, μια τέτοια επιβάρυνση για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ήταν προδήλως υπερβολική σε σύγκριση με την επιβάρυνση που απέμενε στα ήδη ταξινομημένα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που μετά αγοράζονταν στην πορτογαλική αγορά. Κατά συνέπεια, δημιουργούσε διακρίσεις εις βάρος των εισαγομένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

10. Ένα ελαφρώς πιο σύνθετο σύστημα φορολογίας ήταν επίμαχο στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδας⁵. Ειδικός φόρος καταναλώσεως επιβαλλόταν κατά την πρώτη πώληση ή κατά την εισαγωγή ενός

αυτοκινήτου στην Ελλάδα και πρόσθετα τέλη ήσαν καταβλητέα κατά την πρώτη ταξινόμηση εκεί. Τόσο ο φόρος όσο και τα τέλη αποτελούσαν ποσοστό (ανάλογο του κυλινδρισμού) της τιμής. Για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, η φορολογητέα αξία καθοριζόταν με αφαίρεση του 5 %, για κάθε έτος χρήσεως, από την τιμή του αντίστοιχου καινούργιου αυτοκινήτου, με ανώτατο όριο το 20 %. Επί πλέον, οι συντελεστές του ειδικού φόρου καταναλώσεως μειώνονταν για τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούσαν αντιρρυπαντική τεχνολογία η οποία πληρούσε ορισμένα κριτήρια. Ωστόσο, τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούσαν τέτοια τεχνολογία δεν λαμβάνονταν υπόψη για την εφαρμογή των μειωμένων συντελεστών.

11. Όσον αφορά τον ειδικό φόρο καταναλώσεως και τα πρόσθετα τέλη, το Δικαστήριο σημείωσε ότι ο φόρος που έπληττε τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα μειωνόταν για κάθε έτος χρήσεως μόνο κατά το 5 % του συνολικού ποσού που εισπραττόταν για ένα καινούργιο αυτοκίνητο, με ανώτατο όριο μείωσης το 20 %, όσο παλαιό και αν ήταν το σχετικό αυτοκίνητο. Αντιθέτως, το εναπομένον μέρος του φόρου το οποίο ήταν ενσωματωμένο στην αξία ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου που αγοραζόταν στην Ελλάδα μίκραινε ανάλογα με τη μείωση της αξίας του αυτοκινήτου. Γενικά, η αξία των αυτοκινήτων μειώνεται κατά ποσοστό σημαντικά μεγαλύτερο από το 5 % τον χρόνο, και ακόμη περισσότερο τα πρώτα χρόνια, και συνεχίζει να μειώνεται και μετά από τέσσερα χρόνια. Κατά συνέπεια, ο φόρος που έπληττε τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ήταν συνήθως μεγαλύτερος από το μέρος του φόρου το οποίο παρέμενε ενσωματωμένο στην αξία των ήδη ταξινομημένων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που αγοράζονταν στην ελληνική αγορά.

5 — Απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, C-375/95 (Συλλογή 1997, σ. I-5981)· βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 3 έως 5, 21 έως 23, 28, 29, 40 και 43 έως 47.

12. Η Ελληνική Κυβέρνηση είχε ισχυριστεί ότι η ανώτατη μείωση του 20% δικαιολογούνταν από τον σκοπό να αποθαρρυνθεί η θέση σε κυκλοφορία παλαιών, επικινδύνων και ρυπογόνων αυτοκινήτων. Ωστόσο, το Δικαστήριο σημείωσε ότι η επιδίωξη ενός τέτοιου σκοπού δεν απαλλάσσει ένα κράτος μέλος από το καθήκον να τηρεί τον κατά το άρθρο 90 ΕΚ κανόνα της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων. Ένα σύστημα φορολογίας μπορεί να θεωρηθεί συμβατό με το άρθρο αυτό μόνον αν είναι διαρθρωμένο κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποκλείει το ενδεχόμενο εισαγόμενα προϊόντα να φορολογηθούν βαρύτερα απ' ό,τι εγχώρια προϊόντα, και έτσι να μη μπορεί σε καμία περίπτωση να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία δυσμενών διακρίσεων⁶.

13. Όσον αφορά τη μείωση των συντελεστών για τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούσαν αντιρρυπαντική τεχνολογία, το Δικαστήριο έκρινε ότι αντίκειται στο άρθρο 90 ΕΚ το να παρέχει ένα κράτος μέλος φορολογικά πλεονεκτήματα σε λιγότερο ρυπογόνα εγχώρια αυτοκίνητα ενώ αρνείται τα πλεονεκτήματα αυτά σε αυτοκίνητα από άλλα κράτη μέλη που πληρούν τα ίδια κριτήρια. Τούτο δεν μπορούσε να επηρεαστεί από μια δήλωση της Επιτροπής με την οποία επικροτήθηκαν τέτοια μέτρα ούτε από την τεχνική δυσκολία να κριθεί αν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα πληρούν τα σχετικά κριτήρια.

14. Η υπόθεση Gomes Valente⁷ αφορούσε την ίδια επιβάρυνση με την υπόθεση Nunes Tadeu, αλλά ανέκυψε μετά από μια τροποποίηση με την οποία η ενιαία μείωση του 10% για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που είχαν ταξινομηθεί για πρώτη φορά πριν πάνω από δύο χρόνια αντικαταστάθηκε με αντικειμενική κλίμακα μειώσεων από το 18% μετά από ένα έτος χρήσεως μέχρι το 67% μετά από οκτώ έτη χρήσεως.

15. Το Δικαστήριο έκρινε ότι οι αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας και Nunes Tadeu δεν σημαίνουν ότι η πραγματική απόσβεση της αξίας των αυτοκινήτων μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνο μετά από αξιολόγηση κάθε οχήματος ή μετά από πραγματογνωμοσύνη για κάθε όχημα. Και με αντικειμενικές κλίμακες που στηρίζονται σε κριτήρια όπως η παλαιότητα, ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων, η γενική κατάσταση, ο τρόπος προώσεως, η μάρκα ή το μοντέλο του αυτοκινήτου, είναι δυνατόν να καθοριστεί μια αξία των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων η οποία κατά κανόνα θα είναι πολύ κοντά στην πραγματική τους αξία. Κατά την κατάρτιση τέτοιων κλιμάκων είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη πληροφοριακά δελτία ή πίνακες όπου εμφανίζονται οι μέσες τρέχουσες τιμές των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων στην εγχώρια αγορά. Πάντως, για να είναι συμβατό με το άρθρο 90 ΕΚ, ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να είναι διαμορφωμένο κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποκλείει κάθε αποτέλεσμα που δημιουργεί δυσμενείς διακρίσεις.

6 — Βλ. και την απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, C-90/94, Haahr Petroleum (Συλλογή 1997, σ. I-4085, σκέψη 34).

7 — Απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 2001, C-393/98 (Συλλογή 2001, σ. I-1327) βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 7, 24 έως 26, 28 έως 30 και 37.

16. Η επίμαχη αντικειμενική κλίμακα μειώσεων δεν στηριζόταν σε τέτοιου είδους κριτήρια. Δεν ήταν ικανή να εξασφαλίσει ότι το ποσό της επιβαρύνσεως που οφειλόταν για την εισαγωγή αυτοκινήτου από άλλο κράτος μέλος δεν υπερέβαινε το ποσό της εναπομένουσας επιβαρύνσεως η οποία ήταν ενσωματωμένη στην αξία ενός ήδη ταξινομημένου στην Πορτογαλία όμοιου αυτοκινήτου. Κατά συνέπεια, δεν απέκλειε το ενδεχόμενο εισαγόμενα προϊόντα να φορολογηθούν βαρύτερα απ' ό,τι εγχώρια προϊόντα.

17. Η υπόθεση *Tulliasiamies* και *Siilin*⁸ αφορούσε έναν φινλανδικό φόρο αυτοκινήτων που έπρεπε να καταβληθεί πριν το αυτοκίνητο ταξινομηθεί και τεθεί σε κυκλοφορία. Το καταβλητέο ποσό ήταν η φορολογητέα αξία του αυτοκινήτου μείον ένα πάγιο ποσό, αλλά δεν μπορούσε να είναι μικρότερο του 50 % της φορολογητέας αξίας. Για ένα εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, ο φόρος ήταν ο ίδιος όπως για ένα ανάλογο καινούργιο αυτοκίνητο, μείον —με ήσσονες εξαιρέσεις— το 0,5 % για κάθε ημερολογιακό μήνα χρήσεως μετά τον έκτο μήνα μέχρι τους 150 μήνες (οπότε 75 % μετά δωδεκάμισι χρόνια).

18. Το Δικαστήριο σημείωσε ότι, στην περίπτωση ενός ήδη ταξινομημένου στη Φινλανδία μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, ο φόρος αυτοκινήτων μπορούσε να έχει πληρωθεί, όταν το αυτοκίνητο ήταν καινούργιο, βάσει της τιμής αγοράς του καινούργιου οχήματος από τον επίσημο εισαγωγέα, αποκλειομένων των περιθωρίων κέρδους. Αντιθέτως, ο καταβλητέος φόρος αυτοκινήτων για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισάγονταν από ιδιώτες υπολογιζόταν βάσει

της τιμής αγοράς, από τον καταναλωτή, ενός όμοιου καινούργιου αυτοκινήτου η οποία κατά κανόνα ήταν μεγαλύτερη από εκείνη που κατέβαλλε ο επίσημος εισαγωγέας. Το σύστημα αυτό δεν απέκλειε το ενδεχόμενο εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα να υπαχθούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε φόρο υψηλότερο από τον εναπομένοντα φόρο που ήταν ενσωματωμένος στην αξία ενός ήδη ταξινομημένου στην ημεδαπή όμοιου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου. Κατά συνέπεια, στο μέτρο αυτό, το εν λόγω σύστημα ήταν αντίθετο προς το άρθρο 90 ΕΚ.

19. Το Δικαστήριο έκρινε ότι ο υπολογισμός της αποσβέσεως στο 0,5 % τον μήνα μεταξύ του έβδομου και του εκατοστού πενηταστού μήνα δεν ελάμβανε υπόψη την πραγματική απόσβεση της αξίας κάθε μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, οπότε και αυτός ήταν αντίθετος προς το άρθρο 90 ΕΚ. Επί πλέον, αν η πραγματική απόσβεση ορίζεται με γενικό και αφηρημένο τρόπο βάσει κριτηρίων του εθνικού δικαίου, το άρθρο 90 ΕΚ απαιτεί να έχει διαμορφωθεί το σύστημα φορολογίας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποκλείεται κάθε αποτέλεσμα που δημιουργεί δυσμενείς διακρίσεις. Τούτο προϋποθέτει να έχουν δημοσιοποιηθεί τα κριτήρια στα οποία στηρίχθηκε η μέθοδος υπολογισμού και να μπορεί ο κύριος ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου εισαγωγής από άλλο κράτος μέλος να αμφισβητήσει την εφαρμογή στο αυτοκίνητο αυτό ενός αντικειμενικού συστήματος υπολογισμού, πράγμα που μπορεί να σημαίνει ότι πρέπει να εξεταστούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου για να εξασφαλιστεί ότι ο φόρος που το έπληξε δεν υπερβαίνει τον εναπομένοντα φόρο που είναι ενσωματωμένος στην αξία ενός ήδη ταξινομημένου στην ημεδαπή όμοιου μεταχειρισμένου αυτοκινήτου.

8 — Απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2002, C-101/00 (Συλλογή 2002, σ. I-7487)· βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 5, 6, 57, 60, 61, 78 έως 80 και 85 έως 89.

20. Η υπόθεση Weigel⁹ αφορούσε ένα φόρο μέσης καταναλώσεως καυσίμων ο οποίος έπληττε τα αυτοκίνητα κατά την πρώτη ταξινόμησή τους στην Αυστρία. Η φορολογητέα βάση ήταν η αντιπαροχή για το αυτοκίνητο ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, η τρέχουσα αξία του. Το καταβλητέο ποσό ήταν στην ουσία το 2% της φορολογητέας βάσεως πολλαπλασιασμένο με τον λεγόμενο αριθμό καταναλώσεως καυσίμων¹⁰, μέχρι το 16%. Ωστόσο, υπήρχε πρόσθετος φόρος 20% ειδικά όταν, ελλείψει πράξεως υποκειμένης σε ΦΠΑ, ο φόρος επιβαλλόταν απλώς και μόνο λόγω της πρώτης ταξινόμησης του αυτοκινήτου στην Αυστρία.

21. Το Δικαστήριο εξέτασε πρώτα τον βασικό φόρο και συνήγαγε ότι δεν υπήρχε παράβαση του άρθρου 90 ΕΚ εφόσον — όπως προέκυψε— η μέθοδος υπολογισμού της τρέχουσας αξίας αντικατόπτριζε με ακρίβεια την πραγματική απόσβεση της αξίας των αυτοκινήτων και οδηγούσε στο επιθυμητό αποτέλεσμα να μην είναι σε καμία περίπτωση ο φόρος που έπληττε τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα μεγαλύτερος από τον εναπομένοντα φόρο που ήταν ενσωματωμένος στην αξία των ήδη ταξινομημένων στην Αυστρία όμοιων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

9 — Απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, C-387/01 (Συλλογή 2004, σ. I-4981) βλ. ειδικότερα τις σκέψεις 23, 40, 65 έως 81, 86 και 87.

10 — Δηλαδή «τα λίτρα των καυσίμων που καταναλώνονται» —προφανώς ανά 100 km— «μειωμένα κατά 3 λίτρα (2 λίτρα για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα), η δε συνολική κατανάλωση υπολογίζεται βάσει του κύκλου της MVEG [“Motor Vehicles Emissions Group” (ομάδας εργασίας για τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων)], σύμφωνα με την οδηγία 80/1268, όπως ισχύει κατόπιν της εκδόσεως της οδηγίας 93/116». Έτσι, δεν επιβαλλόταν φόρος όταν η μέση κατανάλωση δεν υπερέβαινε, αναλόγως της περιπτώσεως, τα δύο ή τρία λίτρα.

22. Ωστόσο, όσον αφορά τον πρόσθετο φόρο του 20%, το Δικαστήριο σημείωσε ότι ένα κριτήριο βαρύτερης φορολογίας το οποίο, εξ ορισμού, ουδέποτε δύναται να ικανοποιήσουν τα όμοια εγχώρια προϊόντα, δεν μπορεί να είναι συμβατό με το άρθρο 90 ΕΚ, καθόσον εκ των προτέρων αποκλείει τα εγχώρια προϊόντα από τη βαρύτερη φορολογία¹¹. Πάλι είναι ασύμβατο αν τα προϊόντα που φορολογούνται βαρύτερα είναι, ως εκ της φύσεώς τους, εισαγόμενα προϊόντα¹². Ο πρόσθετος φόρος του 20% μόνο κατ' εξαίρεση αύξανε τον βασικό φόρο που έπληττε τις αμιγώς εσωτερικές συναλλαγές, οπότε ήταν ασύμβατος με το άρθρο 90 ΕΚ.

23. Το καταστάλαγμα από τη νομολογία αυτή μπορεί να είναι ότι, για να είναι συμβατή με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ, μια εθνική επιβάρυνση που πλήττει μόνο μία φορά κάθε αυτοκίνητο κατά την πρώτη ταξινόμησή του σε κράτος μέλος πρέπει, στο μέτρο που πλήττει μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, να υπολογίζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε διάκριση εις βάρος τέτοιων αυτοκινήτων από άλλα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, μια τέτοια επιβάρυνση δεν πρέπει να επιβάλλει στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα βάρος μεγαλύτερο από εκείνο της εναπομένουσας επιβαρύνσεως η οποία περιλαμβάνεται στο κόστος ενός όμοιου αυτοκινήτου που ταξινομήθηκε για πρώτη φορά στο ίδιο κράτος μέλος σε παλαιότερο στάδιο υπέρθεσης της επιβαρύνσεως αυτής.

11 — Βλ. και την απόφαση της 15ης Μαρτίου 1983, 319/81, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1983, σ. 601, σκέψη 17).

12 — Βλ. και την απόφαση της 4ης Μαρτίου 1986, 106/84, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1986, σ. 833, σκέψη 21).

24. Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει και ότι τα ειδικά χαρακτηριστικά της επιβαρύνσεως πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν αξιολογείται το συμβατό με το άρθρο 90 ΕΚ ότι η επιδίωξη ενός περιβαλλοντικού σκοπού δεν απαλλάσσει ένα κράτος μέλος από την υποχρέωση να αποφεύγει δυσμενείς διακρίσεις· ότι η απόσβεση της αξίας δεν χρειάζεται να αξιολογείται σε ατομική βάση αλλά μπορεί να στηρίζεται σε κλίμακες ή πίνακες που χρησιμοποιούν κατάλληλα κριτήρια για να γίνει ένας καλός κατά προσέγγιση υπολογισμός της μειωμένης αξίας· και ότι ο κύριος του αυτοκινήτου πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αμφισβητήσει την εφαρμογή τέτοιων κλιμάκων ή πινάκων όταν στις εν λόγω κλίμακες ή στους εν λόγω πίνακες δεν λαμβάνονται υπόψη τα πραγματικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου αυτοκινήτου.

Το σχετικό εθνικό δίκαιο

25. Προϋπόθεση για την ταξινόμηση ιδιωτικού αυτοκινήτου ή μηχανοκίνητου τροχήσπιτου¹³ στην Ουγγαρία είναι η καταβολή τελών ταξινομήσεως (regisztrációs adó).

26. Πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2004 τα οχήματα αυτά πλήττονταν με φόρο κατανα-

λώσεως (fogyasztási adó). Επρόκειτο για έναν εφ' άπαξ φόρο ο οποίος υπολογιζόταν ως ποσοστό της δηλωμένης αξίας, το δε ποσοστό αυτό καθοριζόταν βάσει ορισμένων χαρακτηριστικών του οχήματος σχετικών με την κατανάλωση καυσίμων.

27. Από την πιο πάνω ημερομηνία ο φόρος καταναλώσεως έχει αντικατασταθεί με τέλη ταξινομήσεως βάσει του νόμου CX του 2003 (νόμου περί τελών ταξινομήσεως). Τα τέλη ταξινομήσεως ανέρχονται σε ένα κατ' αποκοπή ποσό για κάθε κατηγορία οχημάτων. Τα οχήματα κατατάσσονται στην ουσία αναλόγως του είδους του κινητήρα¹⁴ και του κυλινδρισμού και βάσει μιας οικολογικής κλίμακας¹⁵. Υπάρχουν κατηγορίες επίσης για «μουσειακά» οχήματα και «άλλα» οχήματα. Το ποσό των τελών δεν έχει σχέση με την αξία του οχήματος. Τα τέλη πλήττουν χωρίς διάκριση τα εισαγόμενα οχήματα (είτε είναι καινούργια είτε είναι μεταχειρισμένα) και τα οχήματα που κατασκευάζονται στην Ουγγαρία.

28. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση προέκυψε ότι από την 1η Ιανουαρίου 2006 —και, επομένως, μετά το κρίσιμο χρονικό

14 — Δηλαδή, αναλόγως του αν είναι βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα.

15 — Είναι μια κλίμακα από το 1 μέχρι το 10, η οποία, όπως προκύπτει, στην ουσία στηρίζεται στην εκπομπή καυσαερίων και στις ηχητικές εκπομπές. Καλύτερη οικολογική απόδοση αντιστοιχεί σε μεγαλύτερο κλιμάκιο. Για τα τέλη ταξινομήσεως σημασία έχει μόνον αν το κλιμάκιο είναι μικρότερο του 5 (οπότε τα τέλη είναι υψηλότερα) ή αν είναι 5 ή μεγαλύτερο (οπότε τα τέλη είναι χαμηλότερα).

13 — Διάφορες διατάξεις, που δεν είναι επίμαχες εν προκειμένω, μπορούν να εφαρμοστούν για άλλα είδη οχημάτων. Ωστόσο, στη συνέχεια, θα χρησιμοποιώ τον όρο «όχημα» εννοώντας μόνο «τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ή τα μηχανοκίνητα τροχήσπιτα» που πλήττονται με τέλη ταξινομήσεως.

διάστημα για την παρούσα υπόθεση— ισχύει¹⁶ κλίμακα μειώσεως των καταβλητέων τελών εξαρτώμενη από τον αριθμό των μηνών που παρήλθαν από την πρώτη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία μέχρι την κίνηση της διοικητικής διαδικασίας για την καταβολή των τελών. Η μείωση κυμαίνεται από το 3% (όταν έχει παρέλθει χρονικό διάστημα μικρότερο των δύο μηνών) μέχρι το 66% (όταν έχουν παρέλθει πάνω από 25 χρόνια).

29. Και άλλες επιβαρύνσεις (περιλαμβανομένης μιας ετήσιας επιβαρύνσεως) πλήττουν τα μηχανοκίνητα οχήματα, αλλά δεν είναι επίμαχες εν προκειμένω.

Η διαφορά της κύριας δίκης και η απόφαση περί παραπομπής

30. Στις 2 Μαΐου 2004 ο A. Nádasi αγόρασε ένα μεταχειρισμένο Volkswagen Passat στη Γερμανία αντί 6 000 ευρώ και στις 13 Μαΐου ζήτησε να υποβληθεί σε τέλη ταξινόμησης του οχήματος αυτού. Στις 14 Μαΐου τα τέλη καθορίστηκαν στο ποσό των 150 000 ουγγρικών φιορινίων (HUF) (περίπου 600 ευρώ) και καταβλήθηκαν αμέσως.

31. Ωστόσο, στις 14 Μαΐου 2004 έγινε μια σημαντική αύξηση του συντελεστή των τελών ταξινόμησης¹⁷. Κατά συνέπεια, στις 11 Νοεμβρίου 2004 η εφορία ανακάλεσε την πρώτη βεβαίωση των τελών ταξινόμησης και την αντικατέστησε με νέα βεβαίωση ποσού 390 000 HUF (περίπου 1 550 ευρώ) καλώντας τον A. Nádasi να καταβάλει επί πλέον 240 000 HUF (περίπου 950 ευρώ).

32. Ο A. Nádasi ζήτησε από το αιτούν δικαστήριο να ελέγξει τη νομιμότητα της πιο πάνω διορθωτικής βεβαιώσεως. Η αιτίαση του αφορά την ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της αυξήσεως των τελών ταξινόμησης σε σχέση με το χρονικό σημείο κτήσεως του σχετικού οχήματος και υποβολής της αιτήσεως για την ταξινόμησή του. Στη δίκη ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου δεν ισχυρίστηκε ότι υπάρχει ασυμβατότητα με το κοινοτικό δίκαιο.

33. Ωστόσο, το εθνικό δικαστήριο θεωρεί ότι οφείλει να εφαρμόσει αυτεπαγγέλτως το κοινοτικό δίκαιο και έχει αμφιβολίες ως προς το συμβατό των ουγγρικών τελών ταξινόμησης με το άρθρο 90 ΕΚ. Θεωρεί ότι τα μεταχειρισμένα οχήματα που αποκτώνται στην αλλοδαπή και εκείνα που ταξινόμηθηκαν στην Ουγγαρία πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2004 είναι «ομοειδή» προϊόντα και ότι το ποσό των τελών ταξινόμησης των εισαγομένων μεταχειρισμένων οχημάτων μπορεί να ληφθεί ότι είναι υψηλότερο από το ποσό του εναπομένοντος φόρου που είναι ενσωματωμένο στην αξία των ομοίων εγχωρίων μεταχειρισμένων οχημάτων. Τίθεται το ζήτημα αν τα τέλη

16 — Βάσει του νόμου CXIX του 2005, άρθρο 53 και παράρτημα 13, μέρος II.

17 — Νόμος XII του 2004.

ταξινομήσεως καθιστούν ελκυστικότερη την αγορά εγχωρίων μεταχειρισμένων οχημάτων και επομένως δημιουργούν στην αγορά διακρίσεις εις βάρος των μεταχειρισμένων οχημάτων που αποκτώνται σε άλλα κράτη μέλη. Το εθνικό δικαστήριο εκθέτει επί πλέον ότι (αν και είναι πρωτοβάθμιο δικαστήριο) η οριστική απόφασή του δεν θα υπόκειται σε ένδικα μέσα, οπότε είναι υποχρεωμένο να αποταθεί στο Δικαστήριο.

34. Τα ερωτήματά του είναι τα εξής:

«1) Επιτρέπει το άρθρο 90, πρώτο εδάφιο, ΕΚ στα κράτη μέλη να διατηρήσουν ένα φόρο ο οποίος πλήττει τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα προελεύσεως άλλων κρατών μελών, όταν ο φόρος αυτός είναι εντελώς ανεξάρτητος της αξίας των αυτοκινήτων και το ύψος του καθορίζεται σε συνάρτηση μόνο με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων (τύπος κινητήρα, κυλινδρισμός) καθώς και με την οικολογική κατάταξή τους;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, είναι ο εφαρμοστέος νόμος CΧ του 2003 περί τελών ταξινομήσεως συμβατός, όσον αφορά τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, με το άρθρο 90, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, λαμβανομένου υπόψη ότι

τα εν λόγω τέλη δεν είναι απαιτητά για τα αυτοκίνητα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην Ουγγαρία πριν από την έναρξη της ισχύος του σχετικού νόμου;»

35. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν η Ουγγρική και η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Ο Α. Nádásdi, η Ουγγρική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υπέβαλαν προφορικές παρατηρήσεις κατά τη δημόσια συνεδρίαση της 1ης Ιουνίου 2006.

Εκτίμηση

Το παραδεκτό

36. Η Ουγγρική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως είναι απαράδεκτη καθόσον δεν εξηγεί γιατί η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου είναι αναγκαία για να κρίνει το αιτούν δικαστήριο το ζήτημα που τέθηκε ενώπιόν του, δηλαδή το χρονικό σημείο της θέσεως σε ισχύ της αυξήσεως των τελών ταξινομήσεως. Κατά την κυβέρνηση αυτή, μια τέτοια ερμηνεία δεν ασκεί ούτε επιρροή εν προκειμένω. Το χρονικό σημείο της

θέσεως της αυξήσεως σε ισχύ και οι συνέπειές του για την περίπτωση που ένα όχημα αποκτήθηκε σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία είναι καθαρά ζήτημα του εθνικού δικαίου.

37. Είναι αλήθεια ότι ο καθορισμός τόσο του χρονικού σημείου της ενάρξεως ισχύος της αυξήσεως των ουγγρικών τελών ταξινομήσεως όσο και των συνεπειών του για το γεγονός ότι ένα όχημα αποκτήθηκε ή ταξινομήθηκε σε μια συγκεκριμένη ημερομηνία, που προκύπτει ότι είναι τα μόνα σημεία ως προς τα οποία ο A. Nádasi αντιδικεί με την εφορία, ουδόλως εξαρτάται από οποιαδήποτε ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου.

38. Ωστόσο, τόσο παλιά όσο το 1978, το Δικαστήριο έκρινε στην υπόθεση *Simmenthal*¹⁸, η οποία αφορούσε την επιβολή μιας εθνικής επιβαρύνσεως που είχε ήδη κριθεί αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο, ότι «κάθε εθνικός δικαστής που επιλαμβάνεται αρμοδίως μιας διαφοράς έχει την υποχρέωση να εφαρμόζει στο ακέραιο το κοινοτικό δίκαιο και να προστατεύει τα δικαιώματα τα οποία αυτό απονέμει στους ιδιώτες, αφήνοντας ανεφάρμοστη κάθε ενδεχόμενη αντίθετη διάταξη του εθνικού δικαίου». Με την πάροδο των ετών, το Δικαστήριο επανέλαβε συχνά την κρίση αυτή, σε πλείστους όσους

τομείς, και όλως προσφάτως με την απόφαση *Mangold*¹⁹.

39. Απαγορεύοντας τη γενεσιουργό δυσμενών διακρίσεων φορολογία, το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ απονέμει στους ιδιώτες το δικαίωμα να μην υπόκεινται σε τέτοια φορολογία, δικαίωμα που πρέπει να προστατεύεται από τα εθνικά δικαστήρια²⁰.

40. Κατά συνέπεια, αν το εδάφιο αυτό απαγορεύει οποιαδήποτε πτυχή του ουγγρικού νόμου περί τελών ταξινομήσεως, το εθνικό δικαστήριο έχει καθήκον να μην εφαρμόσει την εν λόγω πτυχή του νόμου²¹ σε όποια υπόθεση υπάγεται στην αρμοδιότητά του.

41. Εξ όσων γνωρίζω, το Δικαστήριο ποτέ δεν πήγε τόσο μακριά ώστε να απαιτήσει

19 — Απόφαση της 22ας Νοεμβρίου 2005, C-144/04 (Συλλογή 2005 σ. I-9981, σκέψη 77). Επρόκειτο για δυσμενείς διακρίσεις λόγω ηλικίας, αλλά η νομολογία *Simmenthal* έχει επιβεβαιωθεί και όσον αφορά επιβαρύνσεις που επιβλήθηκαν σε αντίθεση με το κοινοτικό δίκαιο (βλ., π.χ., την απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 1998, C-10/97 έως C-22/97, IN.CO.GE. '90 κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-6307, σκέψεις 20 και 21).

20 — Όπως αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά, πριν από 40 χρόνια, στην απόφαση της 16ης Ιουνίου 1966, 57/65, *Lütticke* (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 293, και συγκεκριμένα σ. 298).

21 — Όπως το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-343/90, *Lourenço Dias* (Συλλογή 1992, σ. I-4673, σκέψη 49 και σημείο 1 του διατακτικού), το γεγονός ότι ορισμένα στοιχεία ενός συστήματος εσωτερικής φορολογίας ή ορισμένοι κανόνες για την εφαρμογή του δημιουργούν δυσμενείς διακρίσεις και επομένως απαγορεύονται από το άρθρο 90 ΕΚ δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι ολόκληρο το σύστημα πρέπει να θεωρηθεί ασύμβατο (και η υπόθεση εκείνη αφορούσε την πορτογαλική επιβάρυνση που ήταν επίμαχη στις υποθέσεις *Nunes Tadeu* και *Gomes Valente*, αλλά δεν έχει σημασία για το ζήτημα της φορολογικής αντιμετώπισης των μεταχειρισμένων οχημάτων εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη σε σύγκριση με τα ήδη ταξινομημένα στην Πορτογαλία).

18 — Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1978, 106/77 (Συλλογή τόμος 1978, σ. 239, σκέψη 21).

από ένα εθνικό δικαστήριο να θέσει αυτεπαγγέλτως το ζήτημα του συμβατού εθνικής διατάξεως με το κοινοτικό δίκαιο σε δίκη όπου ένα τέτοιο ζήτημα δεν τέθηκε ενώπιόν του²². Πράγματι, αν το έκανε, θα επιβάρυνε με ένα στην ουσία αβάστακτο φορτίο τα εθνικά δικαστήρια, τα οποία σχεδόν σε κάθε υπόθεση θα έπρεπε να εξετάζουν με γνώμονα ολόκληρο το φάσμα του κοινοτικού δικαίου την τάδε ή τη δείνα διάταξη που καλούνται να εφαρμόσουν.

42. Παρά ταύτα, είναι σαφές ότι τίποτα στο κοινοτικό δίκαιο δεν εμποδίζει ένα εθνικό δικαστήριο να θέσει αυτεπαγγέλτως ένα τέτοιο ζήτημα. Δυσκολία ενδέχεται να υπάρξει μόνον αν εθνικοί κανόνες εμποδίζουν κάτι τέτοιο, οπότε θα μπορούσε να είναι αναγκαίο να τεθεί στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικά με τη νομιμότητα των εθνικών αυτών κανόνων²³. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση τίποτα δεν δείχνει ότι υπάρχουν τέτοιοι κανόνες που θα μπορούσαν να εμποδίσουν το αιτούν δικαστήριο να εξετάσει το ζήτημα το οποίο έθεσε και ως προς το οποίο ζητεί καθοδήγηση από το Δικαστήριο.

43. Επομένως, κατά την άποψή μου δεν συντρέχει λόγος να μη δοθεί απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα, τα οποία, επί πλέον, σαφώς δεν είναι υποθετικά, αλλά είναι λυσιτελή.

22 — Βλ. την απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-430/93 και C-431/93, van Schijndel και van Veen (Σύλλογή 1995, σ. I-4705, σκέψη 27).

23 — Βλ. την απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1995, C-312/93, Peterbroeck (Σύλλογή 1995, σ. I-4599, σκέψη 21), από την οποία φαίνεται ότι ενίοτε το κοινοτικό δίκαιο θα εμποδίσει την εφαρμογή τέτοιων κανόνων.

Το ορθό έτερο σκέλος της συγκρίσεως

44. Για να αξιολογηθούν τα επίμαχα τέλη ταξινομήσεως υπό το φως του πρώτου εδαφίου του άρθρου 90 ΕΚ, είναι αναγκαίο να καθοριστεί αν, όταν πλήττουν μεταχειρισμένα οχήματα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη, υπερβαίνουν τις εσωτερικές επιβαρύνσεις για «ομοειδή εθνικά προϊόντα».

45. Το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι στην αγορά υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ α) των μεταχειρισμένων οχημάτων που εισήχθησαν από άλλα κράτη μέλη από τότε που καθιερώθηκαν, δηλαδή από την 1η Φεβρουαρίου 2004, *τέλη ταξινομήσεως*, τα οποία οχήματα επλήγησαν πλήρως με τα τέλη αυτά, και β) των μεταχειρισμένων οχημάτων που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην Ουγγαρία πριν από την ημερομηνία αυτή, τα οποία οχήματα επλήγησαν με τον μη ισχύοντα πλέον φόρο καταναλώσεως και των οποίων η τωρινή αξία περιλαμβάνει το εναπομένον μέρος του φόρου αυτού.

46. Ωστόσο, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι από τη σκοπιά του άρθρου 90 ΕΚ δεν ενδείκνυται να γίνει σύγκριση των δύο πιο πάνω κατηγοριών. Η Ουγγρική Κυβέρνηση τονίζει τη δυσκολία να γίνει σύγκριση λόγω της διαφορετικής βάσεως επιβολής των δύο επιβαρύνσεων, αλλά συμφωνεί με το αιτούν δικαστήριο ως προς το ότι οποιαδήποτε σύγκριση πρέπει παρά ταύτα να εξακριβώσει αν κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης περιόδου (στην οποία εν προκειμένω περιλαμβάνεται, κατά την κυβέρνηση αυτή, τόσο το

χρονικό διάστημα κατά το οποίο επιβαλλόταν φόρος καταναλώσεως πριν καθιερωθούν τέλη ταξινομήσεως όσο και το χρονικό διάστημα από τότε που ισχύει προοδευτική μείωση ανάλογα με την παλαιότητα των μεταχειρισμένων οχημάτων) το σύστημα φορολογίας δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος οχημάτων από άλλα κράτη μέλη.

ΕΚ, ποτέ ένα κράτος μέλος δεν θα μπορούσε να καθιερώσει μια τέτοια επιβάρυνση. Ομοίως, θα ήταν αδύνατον να αυξήσει τον συντελεστή της επιβαρύνσεως ή να λάβει άλλα μέτρα με το ίδιο αποτέλεσμα, π.χ. να μεταβάλει τη διάρθρωση της επιβαρύνσεως.

47. Εν προκειμένω, συμφωνώ με την Επιτροπή.

48. Αν ένα κράτος μέλος καθιερώσει μια επιβάρυνση η οποία επιβάλλεται για την πρώτη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία, η επιβάρυνση αυτή θα πλήττει μόνο τα οχήματα, είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία μετά την ημερομηνία καθιερώσεως της επιβαρύνσεως αυτής. Όσον αφορά τα μεταχειρισμένα οχήματα, η επιβάρυνση αυτή, κατ' αρχήν, θα μπορεί να πλήξει μόνον εκείνα που είναι εισαγωγής. Θα πλήττονται κατ' ανάγκη βαρύτερα σε σχέση με τα μεταχειρισμένα οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία σε αυτό το κράτος μέλος πριν καθιερωθεί η επιβάρυνση, τα οποία εξ ορισμού δεν επλήγησαν με την επιβάρυνση αυτή²⁴. Αν οι δύο κατηγορίες θεωρούνταν συγκρίσιμες από τη σκοπιά του άρθρου 90

49. Πάντως, το άρθρο 90 ΕΚ δεν έχει σκοπό να εμποδίσει ένα κράτος μέλος να καθιερώσει νέες επιβαρύνσεις ή να μεταβάλει τον συντελεστή ή τη διάρθρωση υφισταμένων επιβαρύνσεων, αλλά έχει σκοπό να εξασφαλίσει οι επιβαρύνσεις να πλήττουν αδιακρίτως τόσο τα εγχώρια προϊόντα όσο και εκείνα που είναι εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη. Το ζήτημα είναι αν η επίμαχη επιβάρυνση έχει διαφορετικές επιπτώσεις για τα μεταχειρισμένα οχήματα που έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος και για εκείνα που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη. Για να εξεταστεί σωστά, το ζήτημα αυτό θα πρέπει να εξεταστεί αυτοτελώς με βάση τον συντελεστή ή τους συντελεστές της επιβαρύνσεως που ίσχυαν κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα και όχι σε σύγκριση με άλλες επιβαρύνσεις ή άλλους συντελεστές.

50. Επομένως, στην παρούσα υπόθεση, οι επιπτώσεις που τα *τέλη ταξινομήσεως* έχουν για τα νεοεισαγόμενα από άλλο κράτος μέλος μεταχειρισμένα οχήματα πρέπει να

24 — Όπως παρατηρεί η Ουγγρική Κυβέρνηση, η επιβολή νέας επιβαρύνσεως στα ήδη ευρισκόμενα σε κυκλοφορία οχήματα, τα οποία είχαν ήδη πληγεί με άλλη επιβάρυνση, θα οδηγούσε σε αναδρομική διπλή φορολογία.

συγκριθούν με τις επιπτώσεις που τα *εναπομένοντα τέλη ταξινομήσεως* έχουν για τα ήδη ταξινομημένα στην Ουγγαρία ομοειδή μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία ήδη επλήγησαν με τα ίδια τέλη σε προηγούμενο στάδιο. Η σύγκριση με τα ήδη ταξινομημένα στην Ουγγαρία μεταχειρισμένα οχήματα των οποίων η αξία περιλαμβάνει τον *εναπομένοντα φόρο καταναλώσεως* δεν ασκεί επιρροή. Επί πλέον, στην κύρια δίκη το εθνικό δικαστήριο πρέπει να αξιολογήσει τα τέλη ταξινομήσεως όπως είχαν όταν έπληξαν το όχημα του A. Nádasi. Κατά συνέπεια, ούτε η μεταγενέστερη καθιέρωση κλίμακας μειώσεων ασκεί επιρροή.

51. Είναι αλήθεια ότι, για να συγκριθεί το πλήρες ποσό μιας επιβαρύνσεως με το εναπομένον ποσό της ίδιας επιβαρύνσεως μετά από ένα χρονικό διάστημα μειώσεως της αξίας κάποιου πράγματος, είναι αναγκαίο να θεωρηθεί δεδομένο ότι έχει διαρρεύσει ένα τέτοιο διάστημα. Πάλι είναι αλήθεια ότι, την ημερομηνία που καθιερώνεται μια νέα επιβάρυνση ή ένας νέος συντελεστής, όντως δεν μπορεί να έχει διαρρεύσει ένα τέτοιο χρονικό διάστημα. Στην παρούσα υπόθεση, το εθνικό δικαστήριο πρέπει να αξιολογήσει τα ουγγρικά τέλη ταξινομήσεως όπως είχαν την ημέρα που καθιερώθηκε νέος συντελεστής. Προς τούτο, θα πρέπει, επομένως, να κάνει μέσα στον χρόνο μια θεωρητική προβολή προς τα εμπρός και να καθορίσει αν υπό το φως αυτό υπάρχει φορολογία που δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος μεταχειρισμένων οχημάτων από άλλα κράτη μέλη. Η αξιολόγηση μιας επιβαρύνσεως όπως έχει σε ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο θα στρεβλωθεί αν

ληφθούν υπόψη μεταγενέστερες αλλαγές στο σύστημα φορολογίας²⁵.

Τα προδικαστικά ερωτήματα

52. Πρώτα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ εμποδίζει την επιβολή στα μεταχειρισμένα οχήματα από άλλα κράτη μέλη μιας επιβαρύνσεως της οποίας το ποσό καθορίζεται βάσει μόνον των τεχνικών χαρακτηριστικών του οχήματος και της οικολογικής κατατάξεώς του, ανεξαρτήτως της αξίας του.

53. Ωστόσο, η διάταξη αυτή δεν αφορά αυτή καθ' εαυτήν τη βάση επιβολής μιας επιβαρύνσεως. Έχει εφαρμογή μόνο στο

25 — Στην πραγματικότητα, τα μεταχειρισμένα οχήματα που εισήχθησαν στην Ουγγαρία λίγο μετά την αντικατάσταση του φόρου καταναλώσεως με τα τέλη ταξινομήσεως ανταγωνίστηκαν τα ήδη ταξινομημένα στην Ουγγαρία μεταχειρισμένα οχήματα των οποίων η αξία περιλάμβανε τον εναπομένοντα φόρο καταναλώσεως. Όμοια κατάσταση ανακύπτει όταν μεταβάλλεται ο συντελεστής της επιβαρύνσεως. Σε τέτοιες καταστάσεις, μπορεί να υπάρξει μια *de facto* μεταβατική διαφορά μεταξύ του συντελεστή ο οποίος εφαρμόστηκε σε ένα μεταχειρισμένο όχημα που παλαιότερα ταξινομήθηκε στην Ουγγαρία και τον συντελεστή ο οποίος εφαρμόστηκε σε εκείνο που μόλις πρόσφατα ταξινομήθηκε εκεί. Ωστόσο, τέτοιες διαφορές είναι αναπόφευκτες όταν τα κράτη μέλη ασκούν τη δημοσιονομική κυριαρχία τους να τροποποιούν τα φορολογικά συστήματά τους σε τέτοιους τομείς. Λαμβανόμενη υπόψη της κυριαρχίας αυτής, στο κοινοτικό δίκαιο το κριτήριο πρέπει να είναι αν αυτή καθ' εαυτήν κάθε διαδικαστική επιβάρυνση (συντελεστής) δημιουργεί δυσμενείς διακρίσεις και όχι αν μπορεί, μετά από μια αλλαγή στο σύστημα, να δημιουργήσει μια μεταβατική διαφορά ως προς τη μεταχείριση.

μέτρο που η εθνική επιβάρυνση μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερη φορολόγηση προϊόντων από άλλα κράτη μέλη σε σύγκριση με όμοια εγχώρια προϊόντα. Όπως το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση *Outokumpu*²⁶, «το κοινοτικό δίκαιο, στο παρόν στάδιο εξελίξεώς του, δεν περιορίζει την ελευθερία των κρατών μελών να θεσπίζουν σύστημα διαφοροποιημένης φορολογίας για ορισμένα προϊόντα, έστω και ομοειδή κατά την έννοια του άρθρου [90], πρώτο εδάφιο, [ΕΚ], βάσει αντικειμενικών κριτηρίων όπως είναι η φύση των χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών ή οι εφαρμοζόμενες μέθοδοι παραγωγής. Ωστόσο, τέτοιου είδους διαφοροποιήσεις είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο μόνον αν επιδιώκουν σκοπούς οικονομικής πολιτικής που και αυτοί είναι συμβατοί με τις επιταγές της Συνθήκης και του παραγωγού δικαίου και αν ο τρόπος εφαρμογής τους είναι τέτοιος ώστε να αποφεύγεται κάθε μορφή διακρίσεως, άμεσης ή έμμεσης, έναντι των εισαγωγών από άλλα κράτη μέλη, ή προστασίας μιας ανταγωνίστριας εγχώριας παραγωγής».

54. Το δεύτερο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου είναι στην ουσία αν τα συγγκρικά τέλη ταξινομήσεως που καθιερώθηκαν το 2004 είναι συμβατά με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ στο μέτρο που πλήττουν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα αλλά όχι τα οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην Ουγγαρία πριν καθιερωθούν τα τέλη αυτά.

55. Ωστόσο, όπως εξήγησα πιο πάνω, η σύγκριση αυτή δεν έχει σημασία από τη σκοπιά της εν λόγω διατάξεως. Αντιθέτως, οι επιπτώσεις που τα τέλη ταξινομήσεως έχουν για τα νεοεισαγόμενα από άλλα κράτη μέλη μεταχειρισμένα οχήματα πρέπει να συγκριθούν με τις επιπτώσεις που τα εναπομένοντα τέλη ταξινομήσεως έχουν για τα ήδη ταξινομημένα στην Ουγγαρία ομοειδή μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία ήδη επλήγησαν με τα ίδια τέλη σε προηγούμενο στάδιο.

56. Κατά συνέπεια, θα αναμορφώσω και θα αναδιατυπώσω τα προδικαστικά ερωτήματα για να δοθεί στο εθνικό δικαστήριο ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου που να του είναι χρήσιμη.

57. Πρώτον, είναι μια επιβάρυνση, όπως τα συγγκρικά τέλη ταξινομήσεως, κατ' αρχήν συμβατή με το άρθρο 90 ΕΚ στο μέτρο που η επιβάρυνση αυτή επιβάλλεται για την ταξινόμηση στην Ουγγαρία μεταχειρισμένου οχήματος εισαγωγής από άλλο κράτος μέλος, αλλά θα έχει επιβληθεί, σε προηγούμενο στάδιο, σε ήδη ταξινομημένο στην Ουγγαρία μεταχειρισμένο όχημα;

58. Δεύτερον, επηρεάζεται η απάντηση στο πρώτο ερώτημα από το γεγονός ότι το ποσό

26 — Απόφαση της 2ας Απριλίου 1998, C-213/96 (Συλλογή 1998, σ. I-1777, σκέψη 30).

των τελών ταξινομήσεως καθορίζεται βάσει μόνον των τεχνικών χαρακτηριστικών και της οικολογικής κατατάξεως του οχήματος, ανεξαρτήτως της αξίας του;

cm³ είτε για πετρελαιοκινητήρα μεταξύ 1701 και 2000 cm³ της οικολογικής κατηγορίας 5 ή παραπάνω. Ομοίως, σύγκριση πρέπει να γίνει μεταξύ οχημάτων που έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά μειώσεως της αξίας τους — τα οποία ποικίλλουν ανάλογα με το μοντέλο, την παλαιότητα, τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων κ.λπ.

Η κατ' αρχήν συμβατότητα

59. Νομίζω ότι η προσέγγιση την οποία το Δικαστήριο έχει ακολουθήσει μέχρι τώρα στη σχετική νομολογία του²⁷ οδηγεί στο αναπόφευκτο συμπέρασμα ότι η μέθοδος καθορισμού των τελών αυτών, μη λαμβάνοντας υπόψη τη μείωση της αξίας όταν πρόκειται να καθοριστούν τα τέλη ταξινομήσεως των μεταχειρισμένων οχημάτων εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη, δημιουργεί διακρίσεις μεταξύ των οχημάτων αυτών και των ήδη ταξινομημένων στην Ουγγαρία όμοιων μεταχειρισμένων οχημάτων τα οποία ήδη επλήγησαν με τα ίδια τέλη σε προηγούμενο στάδιο.

60. Για να κριθεί αν έτσι έχουν τα πράγματα, είναι αναγκαίο να συγκριθούν οχήματα όμοια από κάθε άποψη, εκτός από την ημερομηνία θέσεως σε κυκλοφορία στην Ουγγαρία. Τέλη ταξινομήσεως επιβάλλονται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια — και ειδικότερα το είδος του κινητήρα, τον κυλινδρισμό και την οικολογική κατάταξη. Παραδείγματος χάριν, τα τέλη που έπληξαν το όχημα του A. Nádásdi προβλέπονταν είτε για βενζινοκινητήρα μεταξύ 1601 και 1800

61. Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των παραγόντων, ένα καινούργιο όχημα, για το οποίο τέλη ταξινομήσεως πληρώθηκαν στην Ουγγαρία τον Μάιο του 2004, θα είχε χάσει σημαντικό μέρος της αξίας του —ας πούμε 30%— τον Δεκέμβριο του 2005²⁸, όταν θα μπορούσε να πωληθεί στο 70% του αρχικού του κόστους, περιλαμβανομένου του εναπομένου 70% των τελών ταξινομήσεως που επιβλήθηκαν για την κατηγορία του βάσει του είδους των χρησιμοποιούμενων καυσίμων, του κυλινδρισμού και της οικολογικής κατατάξεως. Ωστόσο, ένα όχημα ίδιου μοντέλου, ίδιας παλαιότητας, ίδιου αριθμού διανυθέντων χιλιομέτρων και ίδιων άλλων χαρακτηριστικών, που αγοράστηκε μεταχειρισμένο σε άλλο κράτος μέλος και ταξινομήθηκε στην Ουγγαρία τον Δεκέμβριο του 2005, θα έχει πληγεί με το 100% των τελών ταξινομήσεως για την κατηγορία αυτή. Έτσι, τα τέλη επιβαρύνουν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα περισσότερο απ' όσο επιβαρύνουν τα ήδη ταξινομημένα στην Ουγγαρία ομοειδή μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία ήδη επλήγησαν με τα ίδια τέλη σε προηγούμενο στάδιο.

27 — Όπως συνοψίστηκε στο σημείο 4 επ. των προτάσεών μου.

28 — Για να ληφθεί ως παράδειγμα το χρονικό διάστημα από την καθιέρωση των τελών ταξινομήσεως μέχρι την καθιέρωση της κλίμακας μειώσεων.

62. Τούτο, όπως είναι σαφές από τη νομολογία του Δικαστηρίου, κατ' αρχήν αντίκειται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ.

Βάση επιβολής των τελών

63. Η Ουγγρική και η Πολωνική Κυβέρνηση τονίζουν ότι τα ουγγρικά τέλη ταξινομήσεως αποτελούν στην ουσία οικολογικό φόρο, καθόσον το ποσό τους εξαρτάται πλήρως από το είδος του κινητήρα, τον κυλινδρισμό και την οικολογική κατάσταση. Παρατηρούν ότι ένα «υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος» είναι ένας από τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που εκτίθενται στο άρθρο 2 ΕΚ.

64. Η Πολωνία επικαλείται, επίσης, κοινοτικές πρωτοβουλίες για την ενθάρρυνση της προστασίας του περιβάλλοντος κατά τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους²⁹ και η γενομένη από την Επιτροπή πρόταση οδη-

γίας του Συμβουλίου σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων³⁰, καθώς και την κρίση του Δικαστηρίου στην απόφαση *Outokumpu*³¹ ότι το άρθρο 90 ΕΚ δεν εμποδίζει να κυμαίνεται ο συντελεστής μιας εσωτερικής επιβαρύνσεως (στην υπόθεση εκείνη, μιας επιβαρύνσεως σχετικά με τον ηλεκτρισμό) αναλόγως του τρόπου παραγωγής και των χρησιμοποιούμενων πρώτων υλών, αρκεί η διαφοροποίηση αυτή να στηρίζεται σε σκέψεις προστασίας του περιβάλλοντος.

65. Επομένως, αμφότερες οι κυβερνήσεις ισχυρίζονται όχι μόνον ότι τα τέλη ταξινομήσεως είναι συμβατά με το κοινοτικό δίκαιο, αλλά και ότι τυχόν δυσμενής απόφαση του Δικαστηρίου θα καταλήξει να εμποδίσει ένα κράτος μέλος στην προσπάθειά του να πετύχει τους στόχους της Συνθήκης και των κοινοτικών οργάνων.

66. Δεν μπορώ να συμφωνήσω. Ο σκοπός του άρθρου 90 ΕΚ είναι να απαγορεύσει κάθε εσωτερική φορολογία η οποία, όταν είναι ίδιες όλες οι άλλες παράμετροι, επιβαρύνει προϊόντα από άλλα κράτη μέλη περισσότερο απ' όσο επιβαρύνει όμοια εγχώρια προϊόντα. Μια επιβάρυνση δεν διαφεύγει την απαγόρευση αυτή απλώς και μόνο λόγω του ότι, πέραν του βασικού εισπρακτικού σκοπού της, αποβλέπει στην ευνοϊκή μεταχείριση φιλικών για το περιβάλλον προϊόντων ή συνθηθειών. Αντιθέτως, αν επιδιώκει έναν τέτοιο σκοπό, πρέπει να

30 — COM(2005) 261 τελικό, της 5ης Ιουλίου 2005.

31 — Απόφαση που προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 26, σκέψη 31.

29 — Οδηγία της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 (ΕΕ L 269, σ. 34).

το κάνει κατά τρόπο που δεν επιβαρύνει εγχώρια προϊόντα λιγότερο απ' όσο επιβαρύνει προϊόντα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη.

αυτών; Θα μπορούσε να νομίσει κανείς ότι η απαίτηση αυτή, συνδέοντας οπωσδήποτε το ποσό της επιβαρύνσεως με την τιμή κάθε οχήματος, αντιστρατεύεται την ελευθερία του κράτους μέλους.

67. Πράγματι, από τη νομολογία του Δικαστηρίου είναι σαφές ότι μια επιβάρυνση όπως η επίμαχη στις προαναφερθείσες υποθέσεις Nunes Tadeu και Gomes Valente³², η οποία είχε σαφή ομοιότητα με τα επίμαχα στην παρούσα υπόθεση τέλη ταξινομήσεως, αντίκειται στο άρθρο 90 ΕΚ και ότι σκέψεις προστασίας του περιβάλλοντος, όπως εκείνες των οποίων έγινε επίκληση στην υπόθεση Επιτροπή κατά Ελλάδα³³, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος προϊόντων από άλλα κράτη μέλη.

68. Είναι αλήθεια ότι τα κράτη μέλη είναι κατ' αρχήν ελεύθερα να φορολογούν, κατά τον τρόπο που θεωρούν πιο κατάλληλο, μηχανοκίνητα οχήματα βάσει τέτοιων οικολογικών κριτηρίων και ότι, όταν οι σκοποί είναι οικολογικοί, το ποσό της φορολογίας αυτής δύναται να μην έχει σχέση με την τιμή ενός οχήματος. Τότε γιατί, αν ο σκοπός και η βάση επιβολής της επιβαρύνσεως είναι οικολογικοί και άσχετοι με την αξία ενός οχήματος, πρέπει το κοινοτικό δίκαιο να απαιτεί να λαμβάνεται υπόψη, κατά τη φορολόγηση των μεταχειρισμένων οχημάτων, η μείωση της αξίας των οχημάτων

69. Ωστόσο, η άποψη αυτή δεν αντέχει αν γίνει προσεκτικότερη εξέταση. Το επίμαχο είδος επιβαρύνσεως επιβάλλεται μόνο μία φορά, κατά την πρώτη ταξινόμηση του οχήματος για τη χρήση του στο σχετικό κράτος μέλος, και επομένως, στη μεγάλη πλειονότητα των περιπτώσεων, κατά τον χρόνο της αποκτήσεως του οχήματος, ή πολύ κοντά στον χρόνο αυτόν, από κάτοικο του κράτους αυτού. Μια τέτοια επιβάρυνση γίνεται μέρος της κεφαλαιουχικής αξίας του οχήματος, και αυτή είναι η πτυχή που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν αξιολογούνται οι επιπτώσεις που η επιβάρυνση έχει για ανταγωνιστικά προϊόντα από άλλα κράτη μέλη. Άλλα είδη οικολογικών επιβαρύνσεων μπορεί να αξιολογηθούν διαφορετικά. Παραδείγματος χάριν, οι περιοδικές επιβαρύνσεις ανήκουν στα τρέχοντα έξοδα για το όχημα και δεν αποτελούν μέρος της κεφαλαιουχικής αξίας του, οπότε η μείωση της αξίας αυτής δεν χρειάζεται να λαμβάνεται υπόψη.

70. Δεν είναι έργο του Δικαστηρίου να αποφασίσει με ποιον τρόπο θα πρέπει η Ουγγαρία να οργανώσει το σύστημά της φορολόγησής των οχημάτων προκειμένου να καθησυχαστούν οι ανησυχίες της για την προστασία του περιβάλλοντος, εξασφαλίζομένης όμως ίσης μεταχειρίσεως μεταξύ των ήδη ταξινομημένων στην Ουγγαρία μεταχει-

32 — Βλ. τα σημεία 7 επ. και 14 επ. των προτάσεών μου.

33 — Προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 5· βλ. ειδικότερα το σημείο 12 επ. των προτάσεών μου.

ρισμένων οχημάτων και εκείνων που πρόσφατα τέθηκαν σε κυκλοφορία εκεί μετά την εισαγωγή τους από άλλο κράτος μέλος.

71. Ωστόσο, είναι σαφές ότι υπάρχουν τρόποι συμφιλίωσης της προστασίας του περιβάλλοντος και της ίσης μεταχειρίσεως. Παραδείγματος χάριν, η Ουγγαρία, στο μέτρο που διατηρήσει τα εφ' άπαξ τέλη που επιβάλλονται όταν ένα όχημα τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, μπορεί να καθιερώσει κάποιον μηχανισμό, όπως οι αντικειμενικές κλίμακες τις οποίες αφορά η προαναφερθείσα απόφαση Gomes Valente³⁴, με δυνατότητα, όπου ενδείκνυται, αμφισβήτησεως και εξατομικευμένης εκτίμησης, όπως εκτίθεται στην προαναφερθείσα απόφαση Tulliasiamies και Siilin³⁵. Από την άλλη πλευρά, κάθε κράτος μέλος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καθιερώσει ένα σύστημα που να βασίζεται μόνο σε ετήσια τέλη κυκλοφορίας, όπως εκείνο που σκιαγραφείται στη γενομένη από την Επιτροπή πρόταση οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων³⁶ (ανεξάρτητα από το αν τελικά η πρόταση αυτή υιοθετηθεί).

Περιορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της απόφασως

72. Τέλος, η Πολωνία με τις γραπτές παρατηρήσεις της ζητεί από το Δικαστήριο, στην περίπτωση που το τελευταίο κρίνει ότι

μια επιβάρυνση όπως τα επίμαχα τέλη ταξινομήσεως είναι ασύμβατη με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ, να περιορίσει τα διαχρονικά αποτελέσματα της απόφασώς του. Η Ουγγαρία διατύπωσε το ίδιο αίτημα κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

73. Κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία που το Δικαστήριο δίνει σε κανόνα του κοινοτικού δικαίου διευκρινίζει και, όπου είναι αναγκαίο, ορίζει το περιεχόμενο και το πεδίο εφαρμογής του κανόνα αυτού, όπως αυτός πρέπει ή θα έπρεπε να νοείται και να εφαρμόζεται από τότε που τέθηκε σε ισχύ. Ο κατ' αυτόν τον τρόπο ερμηνευμένος κανόνας μπορεί και πρέπει να εφαρμόζεται από τα δικαστήρια ακόμη και σε έννομες σχέσεις που γεννήθηκαν και συστάθηκαν πριν από την απόφαση επί της αιτήσεως ερμηνείας³⁷.

74. Το Δικαστήριο, όλως προσφάτως, εξέθεσε ως ακολούθως την πρακτική που ακολουθεί σχετικά με τον περιορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων τέτοιων αποφάσεων:

«Μόνον κατ' εξαίρεση μπορεί το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν της γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου που είναι συμφυής προς

34 — Βλ. το σημείο 15 των προτάσεών μου.

35 — Βλ. το σημείο 19 των προτάσεών μου.

36 — Προαναφέρθηκε στην υποσημείωση 30.

37 — Βλ., π.χ., την απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-402/03, Skov και Bilka (Σύλλογη 2006, σ. I-199, σκέψη 50).

την κοινοτική έννομη τάξη, να αποφασίσει τον περιορισμό της δυνατότητας που έχει κάθε ενδιαφερόμενος να επικαλεστεί μια διάταξη που αυτό έχει ερμηνεύσει, προκειμένου να τεθούν υπό αμφισβήτηση έννομες σχέσεις που έχουν καλοπίστως συναφθεί [...].

Επί πλέον, κατά παγία νομολογία, οι οικονομικές συνέπειες που θα μπορούσε να έχει επί κράτους μέλους απόφαση εκδοθείσα επί προδικαστικής παραπομπής δεν δικαιολογούν καθαυτές τον κατά χρόνο περιορισμό των αποτελεσμάτων της αποφάσεως αυτής [...].

Το Δικαστήριο κατέφυγε στη λύση αυτή μόνον υπό πολύ ειδικές περιστάσεις, αφενός, όταν υπήρχε κίνδυνος σοβαρών οικονομικών επιπτώσεων οφειλομένων ιδίως στον μεγάλο αριθμό των εννόμων σχέσεων που είχαν συσταθεί καλοπίστως βάσει ρυθμίσεως η οποία εθεωρείτο νομίμως ισχύουσα και, αφετέρου, όταν καθίστατο σαφές ότι οι ιδιώτες και οι εθνικές αρχές είχαν ωθηθεί σε συμπεριφορά μη σύμφωνη προς την κοινοτική νομοθεσία λόγω αντικειμενικής και σοβαρής αβεβαιότητας ως προς το περιεχόμενο των κοινοτικών διατάξεων, αβεβαιότητας στη δημιουργία της οποίας είχε συμβάλει η ίδια η συμπεριφορά άλλων κρατών μελών ή της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [...]»³⁸.

38 — Απόφαση της 27ης Απριλίου 2006, C-423/04, Richards (Συλλογή 2006, σ. I-3585, σκέψεις 40 έως 42).

75. Για να γίνει εν προκειμένω δεκτό το αίτημα περιορισμού των διαχρονικών αποτελεσμάτων της αποφάσεως, θα πρέπει πρώτα να πληροῦται το κριτήριο της «καλής πίστεως».

76. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ουγγαρία ανέφερε ότι μεταξύ της 1ης Μαΐου 2004 και της 31ης Δεκεμβρίου 2005 τέλη ταξινομήσεως καταβλήθηκαν καλή τη πίστει για πάνω από 80 000 μεταχειρισμένα οχήματα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, δεν προέβαλε κανέναν ισχυρισμό σχετικά με την ύπαρξη αντικειμενικής και σοβαρής αβεβαιότητας³⁹ ως προς τις συνέπειες του άρθρου 90 ΕΚ ή σχετικά με οποιαδήποτε συμπεριφορά άλλων κρατών μελών ή της Επιτροπής που θα μπορούσε να την κάνει να πιστέψει ότι υπήρχε τέτοια αβεβαιότητα. Κατά συνέπεια, δεν πείθεται ότι πληροῦται το πρώτο κριτήριο.

77. Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο — ύπαρξη κινδύνου σοβαρού οικονομικού αντικτύπου για το σχετικό κράτος μέλος— η Ουγγρική Κυβέρνηση επικαλέστηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση αριθμητικά στοιχεία βάσει των οποίων εκτίμησε ότι το

39 — Βλ. τις προτάσεις μου της 22ας Ιουνίου 2006 στην υπόθεση C-228/05, Stradastalti (απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2006, Συλλογή 2006, σ. I-8391, σ. I-8394), σημεία 87 έως 89 των προτάσεων, ως έκφραση κάποιας αμφιβολίας σχετικά με την πιο ενδεδειγμένη διατύπωση του κριτηρίου αυτού.

συνολικό ποσό των εσόδων από τα τέλη ταξινομήσεως των μεταχειρισμένων οχημάτων εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη ανέρχεται περίπου σε 29 δισεκατομμύρια HUF (116 εκατομμύρια ευρώ), τα οποία είπε ότι αντιπροσωπεύουν το 0,6% των ετησίων κρατικών εσόδων. Δέχθηκε ότι θα πρέπει να επιστραφεί όχι όλο το ποσό αυτό, αλλά μόνον το μέρος που, άπαξ ληφθεί υπόψη η μείωση της αξίας των μεταχειρισμένων οχημάτων, θα προκύψει ότι χρεώθηκε επί πλέον. Ωστόσο, τόνισε το διοικητικό κόστος της αντιμετώπισης τόσο μεγάλου αριθμού ατομικών περιπτώσεων και, ειδικότερα, του προσδιορισμού όλων όσων έχουν δικαίωμα να λάβουν τα αποδοτέα ποσά.

78. Η ανάγκη επιστροφής μιας επιβαρύνσεως θα είναι η οικονομική συνέπεια της αποφάσεως που προτείνω να εκδοθεί. Ως τέτοια, υπό φυσιολογικές συνθήκες δεν δικαιολογεί περιορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων της αποφάσεως αυτής. Επί πλέον, δεν νομίζω ότι μπορεί να έχει σοβαρό οικονομικό αντίκτυπο που να δικαιολογεί έναν τέτοιο περιορισμό. Πράγματι, είναι πιθανόν το σχετικό ποσό να είναι σημαντικά μικρότερο από το 0,6% των προβλεπομένων κρατικών εσόδων. Η επιστροφή μπορεί να αφορά μόνον το ποσό που χρεώθηκε επί πλέον και, αντιθέτως προς τους φόβους της Ουγγρικής Κυβερνήσεως, το κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να απαιτεί από ένα κράτος μέλος να αναζητήσει όλους όσους κατέβαλαν μια υπερβολική επιβάρυνση, αλλά απλώς να επιστρέψει το υπερβολικό μέρος σε όσους το ζητήσουν.

79. Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ούτε ότι θα είναι υπερβολικό το διοικητικό βάρος του καθορισμού σε κάθε ατομική περίπτωση του οφειλομένου ποσού. Κατ' αρχήν, θα είναι αρκετό να καθιερωθεί ένα αντικειμενικό σύστημα κλιμάκων στηριζόμενο σε κατάλληλα κριτήρια, τηρουμένης της δυνατότητας αμφισβητήσεως και εξατομικευμένης εκτιμήσεως⁴⁰.

80. Κατά συνέπεια, δεν θεωρώ ότι αποδείχθηκε η ύπαρξη κινδύνου σοβαρού οικονομικού αντικτύπου για την Ουγγαρία και δεν βρίσκω τον λόγο να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της αποφάσεως που θα εκδοθεί εν προκειμένω.

81. Τέλος, θα παρατηρήσω ότι προκαλεί έκπληξη το ότι στην παρούσα διαδικασία η Πολωνική και όχι η Ουγγρική Κυβέρνηση ήταν εκείνη που έθεσε πρώτη το ζήτημα αυτό. Εφόσον οποιοσδήποτε περιορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων πρέπει να στηρίζεται σε εκτίμηση της καταστάσεως — ύπαρξη καλής πίστεως και κίνδυνος σοβαρών δυσχερειών— στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, νομίζω ότι κατ' αρχήν θα ήταν ανεπιθύμητο ο περιορισμός αυτός να γίνει απλώς και μόνον κατόπιν αιτήσεως άλλου κράτους μέλους.

40 — Βλ. τις γενόμενες στο σημείο 71 των προτάσεών μου παραπομπές στις αποφάσεις Gomes Valente και Tulliasiamies και Sillin.

Συμπέρασμα

82. Κατόπιν των ανωτέρω, είμαι της γνώμης ότι στα προδικαστικά ερωτήματα του Hajdú-Bihar Megyei Bíróság το Δικαστήριο πρέπει να απαντήσει ως εξής:

- «1) Για να καθοριστεί αν μια επιβάρυνση που πλήττει μηχανοκίνητα οχήματα όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος είναι συμβατή με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ κατά το μέτρο που επιβάλλεται σε μεταχειρισμένα οχήματα, οι επιπτώσεις που η επιβάρυνση αυτή έχει για το κόστος των νεοεισαγόμενων από άλλο κράτος μέλος τέτοιων οχημάτων πρέπει να συγκριθούν με τις επιπτώσεις που το εναπομένον μέρος της επιβαρύνσεως έχει για το κόστος των όμοιων μεταχειρισμένων οχημάτων τα οποία έχουν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία στο πρώτο κράτος μέλος και τα οποία ήδη επλήγησαν με την ίδια επιβάρυνση σε προηγούμενο στάδιο. Δεν ασκεί επιρροή η σύγκριση με τα μεταχειρισμένα οχήματα που είχαν ήδη τεθεί σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος πριν από την καθιέρωση της επιβαρύνσεως αυτής.

- 2) Μια επιβάρυνση που πλήττει μεταχειρισμένα οχήματα όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε κράτος μέλος, της οποίας το ποσό υπολογίζεται χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική μείωση της αξίας του οχήματος, έτσι ώστε όταν πλήττει τέτοια οχήματα εισαγωγής από άλλα κράτη μέλη να υπερβαίνει το ποσό της εναπομένουσας επιβαρύνσεως που είναι ενσωματωμένο στην αξία ήδη ταξινομημένων στην ημεδαπή όμοιων μεταχειρισμένων οχημάτων, είναι, κατά το μέτρο της υπερβάσεως αυτής, ασύμβατη με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 90 ΕΚ.

- 3) Η ασυμβατότητα αυτή δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η σχετική επιβάρυνση έχει σκοπούς προστασίας του περιβάλλοντος ή επιβάλλεται μόνο βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που ανάγονται στην προστασία αυτή.»