ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 15ης Ιουλίου 2004 *

Στην υπόθεση C-365/02,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση που υπέβαλε ενώπιον του Δικαστηρίου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 234 ΕΚ, το Korkein hallinto-oikeus (Φινλανδία), με την οποία ζητεί, στο πλαίσιο διαδικασίας που κίνησε η

Marie Lindfors,

την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1 της οδηγίας 83/183/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, σχετικά με τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στις οριστικές εισαγωγές, από κράτος μέλος, προσωπικών ειδών που ανήκουν σε ιδιώτες (ΕΕ L 105, σ. 64),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, A. Rosas, S. von Bahr, R. Silva de Lapuerta και K. Lenaerts (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl,
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

αφού έλαβε υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η M. Lindfors, εκπροσωπούμενη από τον P. Snell, oikeustieteen kandidaatti,

— η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την T. Pynnä,

— η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Bering Liisberg,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Π. Παναγιωτουνάκο, Δ. Καλογήρο και Π. Μυλωνόπουλο,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους R. Lyal και I. Koskinen,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της M. Lindfors, εκπροσωπούμενης από τον P. Snell, της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την T. Pynnä, της Δανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον J. Molde, της Ελληνικής Κυβερνήσεως εκπροσωπούμενης από τον Μ. Απέσσο, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους R. Lyal και I. Koskinen, κατά τη συνεδρίαση της 15ης Ιανουαρίου 2004,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 4ης Μαρτίου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 10ης Οκτωβρίου 2002, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Οκτωβρίου 2002, το Korkein hallinto-oikeus (ανώτατο διοικητικό δικαστήριο) υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1 της οδηγίας 83/183/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, σχετικά με τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στις οριστικές εισαγωγές, από κράτος μέλος, προσωπικών ειδών που ανήκουν σε ιδιώτες (ΕΕ L 105, σ. 64).

2 Το ζήτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της M. Lindfors και των φινλανδικών αρχών σχετικά με την προβλεπόμενη από τη φινλανδική νομοθεσία φορολογία οχημάτων, η οποία επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα κατόπιν της μεταφοράς της κατοικίας της στη Φινλανδία.

Νομικό πλαίσιο

Οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας 83/183/ΕΟΚ

3 Το άρθρο 1 της οδηγίας 83/183 ορίζει:

«1. Τα κράτη μέλη παρέχουν, υπό τις προϋποθέσεις και στις περιπτώσεις που αναφέρονται κατωτέρω, απαλλαγή από τον φόρο κύκλου εργασιών, τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως και τους άλλους φόρους καταναλώσεως οι οποίοι συνήθως επιβάλλονται κατά την οριστική εισαγωγή, από ιδιώτες, προσωπικών ειδών προελεύσεως άλλου κράτους μέλους.

2. Η παρούσα οδηγία δεν αφορά τους ειδικούς ή/και τους περιοδικά καταβαλλόμενους φόρους και τέλη που αφορούν τη χρήση των εν λόγω ειδών στο εσωτερικό της χώρας, όπως π.χ. τέλη που εισπράττονται κατά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων, τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων, τέλη τηλεοράσεως.»

Η φινλανδική νομοθεσία

4 Οι σχετικές εθνικές διατάξεις περιέχονται στον νόμο autoverolaki (1482/1994) (νόμο περί φορολογίας οχημάτων), της 29ης Δεκεμβρίου 1994, όπως ίσχυε το 1999 (στο εξής: νόμος περί φορολογίας οχημάτων).

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του νόμου περί φορολογίας οχημάτων ορίζει ότι ο φόρος επί οχημάτων (στο εξής και: φόρος autovero) «αποδίδεται στο Δημόσιο [...] πριν από την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία στη Φινλανδία των επιβατικών οχημάτων».

6 Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ίδιου νόμου, «με τον όρο θέση σε κυκλοφορία στη Φινλανδία νοείται η θέση σε κυκλοφορία του οχήματος στη φινλανδική επικράτεια, ακόμη και όταν δεν έχει ταξινομηθεί στη χώρα αυτή». Η εν λόγω διάταξη προβλέπει επίσης τα εξής: «Δεν θεωρείται, ωστόσο, φορολογητέα πράξη η χρήση ενός οχήματος που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος πλην της Φινλανδίας και εισήχθη προσωρινώς στη χώρα αυτή από ιδιώτη έχοντα τη μόνιμη κατοικία του σε άλλο κράτος πλην της Φινλανδίας, προς εξυπηρέτηση ιδίων αναγκών και για ιδιωτική χρήση για ανώτατο διάστημα έξι μηνών [...]»

7 Βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, του ίδιου νόμου, «υπόχρεος προς καταβολή του φόρου επί οχημάτων είναι ο εισαγωγέας του οχήματος ή ο κατασκευαστής αν το όχημα κατασκευάστηκε στη Φινλανδία». Ομοίως, το άρθρο 5 του νόμου αυτού διευκρινίζει ότι «[ο] υπόχρεος προς καταβολή του φόρου υποχρεούται επίσης να καταβάλει φόρο προστιθεμένης αξίας επί του φόρου οχημάτων».

8 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, το άρθρο 6, παράγραφος 1, του νόμου περί φορολογίας οχημάτων όριζε τα εξής:

«Ο οφειλόμενος φόρος ισοδυναμεί με τη δασμολογική αξία του οχήματος μειωμένη κατά 4 600 FIM [φινλανδικά μάρκα]. Ο φόρος είναι όμως πάντα ίσος τουλάχιστον προς το 50% της δασμολογικής αξίας του οχήματος.»

9 Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του ίδιου νόμου, ένα εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο επιβαρύνεται με τον ίδιο φόρο όπως και ένα ισοδύναμο καινουργές αυτοκίνητο, προβλεπομένης ωστόσο μιας αναλογικής μειώσεως σε συνάρτηση με τη διάρκεια χρησιμοποιήσεως του αυτοκινήτου (υπολογιζόμενης σε μήνες).

10 Σύμφωνα με το άρθρο 25, παράγραφος 1, του νόμου αυτού, «[ο] φόρος επί οχήματος που ανήκει σε ιδιώτη και εισάγεται στο πλαίσιο μεταφοράς της κατοικίας του στη Φινλανδία μειώνεται κατά ανώτατο όριο κατά 80 000 FIM», εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της εν λόγω διατάξεως.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

11 Η M. Lindfors, αφού διέμεινε σε άλλα κράτη μέλη, εγκαταστάθηκε μόνιμα στη Φινλανδία και, στο πλαίσιο της μεταφοράς της κατοικίας της, εισήγαγε στο εν λόγω κράτος στις 4 Αυγούστου 1999 ένα επιβατικό αυτοκίνητο που ανήκε στα προσωπικά της είδη και το οποίο είχε αγοράσει στη Γερμανία και έθεσε σε κυκλοφορία στις Κάτω Χώρες το 1995.

12 Με την από 4 Αυγούστου 1999 πράξη επιβολής φόρου, το Hangon tullikamari (τελωνείο του Hanko) (Φινλανδία) χορήγησε στην M. Lindfors μείωση φόρου κατά 80 000 FIM και της επέβαλε φόρο autovero ύψους 16 556 FIM, προσαυξημένο με ΦΠΑ ύψους 3 642 FIM, ήτοι συνολικά φόρο ύψους 20 198 FIM (περίπου 3 400 ευρώ).

13 Η M. Lindfors άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως ενώπιον του Helsingin hallinto-oikeus (διοικητικό προωτοδικείο του Ελσίνκι) (Φινλανδία). Συγκεκριμένα, ισχυρίστηκε ότι ο φόρος autovero συνιστά φόρο καταναλώσεως, του οποίου η είσπραξη απαγορεύεται από το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 83/183.

14 Η προσφυγή αυτή απορρίφθηκε. Το Helsingin hallinto-oikeus έκρινε ότι ο φόρος autovero, ως φόρος για την ταξινόμηση αυτοκινήτου στη Φινλανδία ή τη θέση του σε κυκλοφορία στη χώρα αυτή, πρέπει να θεωρηθεί ειδικός φόρος που αφορά τη χρήση περιουσιακού στοιχείου στην αλλοδαπή, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 83/183, και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.

15 Η M. Lindfors ζήτησε από το Korkein hallinto-oikeus άδεια να ασκήσει αναίρεση κατά της αποφάσεως του Helsingin hallinto-oikeus.

16 Το Korkein hallinto-oikeus αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 1 της οδηγίας 83/183 [...] την έννοια ότι ο φόρος αυτοκινήτων (autovero), υπό την έννοια του νόμου περί [φορολογίας] αυτοκινήτου (autovero-laki), που βαρύνει ένα εισαγόμενο στη Φινλανδία από άλλο κράτος μέλος όχημα στο πλαίσιο [μεταφορά της κατοικίας] του ενδιαφερομένου συνιστά φόρο καταναλώσεως, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας, ή ειδικό φόρο ή ειδικό τέλος σχετικό με τη χρήση του αγαθού αυτού στο εσωτερικό της χώρας, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

17 Με την απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2002, C-101/00, Tulliasiamies και Siilin (Συλλογή 2002, σ. I-7487, σκέψεις 61 και 80), το Δικαστήριο έκρινε ότι ο φόρος autovero αποτελεί εσωτερική φορολογική επιβάρυνση που συνεπάγεται δυσμενή διάκριση και απαγορεύεται από το άρθρο 90 ΕΚ, στον βαθμό που το ποσό του φόρου αυτού επί μεταχειρισμένου αυτοκινήτου υπερβαίνει το ποσό του υπολοίπου του φόρου που εξακολουθεί να είναι ενσωματωμένος στην αξία ενός παρεμφερούς μεταχειρισμένου οχήματος ταξινομημένου ήδη στη φινλανδική επικράτεια.

18 Το προδικαστικό ερώτημα αφορά αποκλειστικώς τη νομιμότητα της εισπράξεως ενός φόρου όπως ο φόρος autovero –ανεξαρτήτως του τρόπου υπολογισμού του ή του ποσού του– στο πλαίσιο μεταφοράς κατοικίας από ένα κράτος μέλος σε άλλο.

Παρατηρήσεις υποβληθείσες ενώπιον του Δικαστηρίου

19 Η M. Lindfors υποστηρίζει ότι ο φόρος autovero είναι φόρος καταναλώσεως, ο οποίος επιβάλλεται λόγω της εισαγωγής αυτοκινήτου στη φινλανδική επικράτεια. Κατά την άποψή της, ο φόρος αυτός πρέπει να εκπίπτει υπό τις προϋποθέσεις των διατάξεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 83/183.

20 Το ότι ο φόρος autovero είναι φόρος καταναλώσεως, κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, προκύπτει, σύμφωνα με την M. Lindfors, όχι μόνον από τα χαρακτηριστικά του φόρου αυτού, αλλά και, εμμέσως, από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (ΕΕ L 105, σ. 59), καθώς και από την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου 98/C 108/12, σχετικά με τη φορολογική μεταχείριση των επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων που μεταφέρονται οριστικά σε άλλο κράτος μέλος σε συνδυασμό με τη μεταφορά της κατοικίας ή χρησιμοποιούνται προσωρινά σε κράτος μέλος εκτός εκείνου στο οποίο είναι ταξινομημένα (ΕΕ 1998, C 108, σ. 75, και –τροποποιημένη πρόταση– ΕΕ 1999, C 145, σ. 6).

21 Η Φινλανδική, η Δανική και η Ελληνική Κυβέρνηση επισημαίνουν ότι ο φόρος autovero δεν μπορεί να εξομοιωθεί με φόρο επιβαλλόμενο σε περιπτώσεις οριστικής εισαγωγής, από ιδιώτη, ειδών προσωπικής χρήσεως τα οποία μεταφέρει από άλλο κράτος μέλος κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 83/183. Συγκεκριμένα, καθοριστικό για το απαιτητό του φόρου autovero στοιχείο είναι η χρήση του οχήματος σε δημόσιους δρόμους της Φινλανδίας, ακόμη και αν, κατά κανόνα, ο εν λόγω φόρος εισπράττεται κατά την ταξινόμηση του οχήματος. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι πρόκειται για ειδικό φόρο που αφορά τη χρήση οχήματος ή την ταξινόμησή του, ο φόρος autovero αποκλείεται ρητώς από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 2, αυτής.

22 Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της τα «τέλη που εισπράττονται κατά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων». Αντιθέτως προς τους φόρους που η είσπραξή τους σκοπό έχει να συμβάλει στη χρηματοδότηση των διοικητικών αρχών, τα «τέλη» αποτελούν το αντιστάθμισμα υπηρεσιών παρεχομένων από το Δημόσιο. Κατά την Επιτροπή, ο φόρος autovero δεν είναι «τέλος» εισπραττόμενο κατά την ταξινόμηση, αλλά φόρος καταναλώσεως του οποίου η είσπραξη, στο πλαίσιο μεταφοράς κατοικίας, απαγορεύεται από το άρθρο 1, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας. Η απαγόρευση αυτή αφορά τους φόρους των οποίων η γενεσιουργός αιτία, που χρησιμεύει ως βάση επιβολής φόρου, είναι η εισαγωγή περιουσιακού στοιχείου στο πλαίσιο μεταφοράς κατοικίας.

23 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι έχει ήδη επιβληθεί φόρος για την ταξινόμηση του αυτοκινήτου και τη θέση του σε κυκλοφορία. Η ελεύθερη κυκλοφορία θα καταστρατηγούνταν αν το κράτος μέλος προορισμού μπορούσε να επιβάλει εκ νέου σχετικό φόρο. Οι διατάξεις δηλαδή της οδηγίας 83/183 πρέπει να ερμηνευθούν υπό το πρίσμα του θεμελιώδους δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας που αναγνωρίζει το άρθρο 18 ΕΚ στους πολίτες της Ενώσεως.

Απάντηση του Δικαστηρίου

24 Πρέπει καταρχάς να εξεταστεί αν, όπως υποστηρίζουν η M. Lindfors και η Επιτροπή, ο φόρος autovero εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 83/183. Συναφώς, επιβάλλεται να τονιστεί ότι η ονομασία του φόρου στο εθνικό δίκαιο δεν είναι –αυτή καθαυτήν– καθοριστική όσον αφορά το ζήτημα αν ο οικείος φόρος διέπεται από την εν λόγω διάταξη.

25 Από τον συνδυασμό των άρθρων 1 και 2 του νόμου περί φορολογίας οχημάτων προκύπτει ότι ο φόρος autovero πρέπει να καταβάλλεται πριν από την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία ενός επιβατικού αυτοκινήτου στη Φινλανδία. Από τη δικογραφία και ιδίως από το άρθρο 2 του νόμου αυτού καθώς και από τις παρατηρήσεις της Φινλανδικής Κυβερνήσεως και της M. Lindfors προκύπτει ότι, με εξαίρεση τις περιπτώσεις προσωρινής εισαγωγής, η χρήση ενός οχήματος στο φινλανδικό οδικό δίκτυο συνεπάγεται την καταβολή του φόρου αυτού. Η κυβέρνηση αυτή εξηγεί ότι καθοριστικό για την είσπραξη του φόρου autovero στοιχείο είναι το ότι το όχημα χρησιμοποιείται για μετακινήσεις, ακόμη και αν, κατά κανόνα, ο φόρος εισπράττεται κατά την ταξινόμηση. Ομοίως, η M. Lindfors επιβεβαιώνει ότι ο νόμος περί φορολογίας οχημάτων στηρίζεται στην αρχή ότι κάθε χρήση του οχήματος, ανεξαρτήτως της εκτάσεώς της, συνεπάγεται υποχρέωση καταβολής του φόρου.

26 Υπό τις συνθήκες αυτές, ένας φόρος όπως ο autovero δεν μπορεί να θεωρηθεί ως φόρος σχετικός με την εισαγωγή και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ατέλειας που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 83/183. Συγκεκριμένα, γενεσιουργός αιτία του φόρου αυτού, είναι η χρήση ενός οχήματος στο φινλανδικό έδαφος, η οποία δεν συνδέεται κατ' ανάγκη με την πράξη εισαγωγής (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, C-387/01, Weigel, Συλλογή 2004, σ. I-4981, σκέψη 47).

27 Κατά συνέπεια, ένας φόρος με τα χαρακτηριστικά του φόρου autovero δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της φορολογικής ατέλειας που προβλέπει το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 83/183.

28 Υπέρ του συμπεράσματος αυτού συνηγορεί το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 83/183. Συγκεκριμένα, εφόσον ο φόρος autovero επιβάλλεται λόγω της χρήσεως ενός οχήματος στη Φινλανδία, φόροι όπως αυτοί της διαφοράς της κύριας δίκης συνιστούν «ειδικούς [...] φόρους και τέλη που αφορούν τη χρήση των [...] ειδών στο εσωτερικό της χώρας», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

29 Η M. Lindfors δεν μπορεί, επίσης, να στηρίξει την επιχειρηματολογία της στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 83/182, που αφορά τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων. Συγκεκριμένα, το ότι ένας πολίτης της Ενώσεως που εισάγει προσωρινώς ένα όχημα στη Φινλανδία απαλλάσσεται από τον φόρο autovero, σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας αυτής, δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι ο φόρος αυτός περιλαμβάνεται στη φορολογική ατέλεια που προβλέπει η οδηγία 83/183, η οποία αφορά την οριστική εισαγωγή οχημάτων.

30 Η πρόταση οδηγίας 98/C-108/12 δεν επιτρέπει την ερμηνεία της οδηγίας 83/183 υπό την έννοια που προτείνουν η M. Lindfors και η Επιτροπή. Αντιθέτως, από την τέταρτη, πέμπτη και έκτη αιτιολογική σκέψη της πρότασης αυτής προκύπτει ότι κατέστη αναγκαία η έκδοση οδηγίας απαγορεύουσας στα κράτη μέλη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 1 της εν λόγω πρότασης, να εφαρμόζουν «ειδικούς φόρους κατανάλωσης, τέλη ταξινόμησης [ή] άλλους φόρους κατανάλωσης [...] στα επιβατικά αυτοκίνητα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη και έχουν εισκομισθεί στο έδαφός τους μόνιμα σε συνδυασμό με τη μεταφορά της συνήθους κατοικίας ενός ιδιώτη», ιδίως λόγω της ανεπάρκειας του καθεστώτος που προβλέπει η οδηγία αυτή, όπως εξάλλου επισήμανε με τις προτάσεις του ο γενικός εισαγγελέας Tizzano στην υπόθεση Weigel (προπαρατεθείσα απόφαση Weigel, σκέψη 52).

31 Βεβαίως, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, ο φόρος autovero μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την απόφαση των πολιτών της Ενώσεως να ασκήσουν το σχετικό με την ελεύθερη κυκλοφορία δικαίωμά τους, όπως προβλέπεται, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 18 ΕΚ.

32 Μολονότι, τυπικώς, το αιτούν δικαστήριο περιόρισε το ερώτημά του στην ερμηνεία του άρθρου 1 της οδηγίας 83/183, το στοιχείο αυτό δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο όλα τα στοιχεία ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου που μπορούν να αποβούν χρήσιμα για την επίλυση της υποθέσεως που υποβλήθηκε στην κρίση του, είτε το εθνικό δικαστήριο αναφέρθηκε στα εν λόγω στοιχεία διατυπώνοντας το ερώτημά του είτε όχι (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 12ης Δεκεμβρίου 1990, C-241/89, SARPP, Συλλογή 1990, σ. I-4695, σκέψη 8· της 2ας Φεβρουαρίου 1994, C-315/92, Verband Sozialer Wettbewerb, επονομαζόμενη «Clinique», Συλλογή 1994, σ. I-317, σκέψη 7· της 4ης Μαρτίου 1999, C-87/97, Consorzio per la tutela del formaggio Gorgonzola, Συλλογή 1999, σ. I-1301, σκέψη 16, και προπαρατεθείσα Weigel και Weigel, σκέψη 44).

33 Πρέπει, επομένως, να εξεταστούν οι επιπτώσεις του άρθρου 18 ΕΚ, ώστε το αιτούν δικαστήριο να μπορέσει να εκτιμήσει αν η εφαρμογή του φόρου autovero, σε

περιπτώσεις όπως η υπόθεση της κύριας δίκης, συνάδει με τις επιταγές της εν λόγω διατάξεως.

34 Σαφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η Συνθήκη ΕΚ δεν εξασφαλίζει στον πολίτη της Ενώσεως ότι η μεταφορά των δραστηριοτήτων του σε άλλο κράτος μέλος πλην αυτού στο οποίο κατοικούσε μέχρι τούδε δεν ασκεί επιρροή από πλευράς φορολογίας. Λαμβανομένων υπόψη των διαφορών μεταξύ των σχετικών νομοθεσιών, η εν λόγω μεταφορά μπορεί, ανάλογα με την περίπτωση, να συνεπάγεται για τον πολίτη ορισμένα πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα από πλευράς έμμεσης φορολογίας. Κατά συνέπεια, το ενδεχόμενο να καταστεί δυσμενής η θέση του πολίτη σε σχέση με τις συνθήκες υπό τις οποίες ασκούσε τις δραστηριότητές του πριν από την εν λόγω μεταφορά δεν αντιβαίνει καταρχήν στο άρθρο 18 ΕΚ, υπό την προϋπόθεση όμως ότι η επίμαχη νομοθεσία δεν περιάγει τον εν λόγω πολίτη σε δυσμενή θέση σε σχέση με τα πρόσωπα στα οποία έχει ήδη επιβληθεί ο εν λόγω φόρος (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Weigel, σκέψη 55).

35 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το άρθρο 25, παράγραφος 1, του νόμου περί φορολογίας οχημάτων προβλέπει μείωση φόρου μέχρι 80 000 FIM (13 455 ευρώ) μεταξύ άλλων για τους πολίτες της Ενώσεως που ασκούν το σχετικό με την ελεύθερη κυκλοφορία δικαίωμά τους στο πλαίσιο μεταφοράς της κατοικίας τους στη Φινλανδία. Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν η εφαρμογή αυτής της διατάξεως και άλλων, ενδεχομένως, διατάξεων του εθνικού δικαίου είναι ικανή να εξασφαλίσει ότι, όσον αφορά τον εν λόγω φόρο, η M. Lindfors δεν περιήλθε σε δυσμενέστερη θέση από αυτή στην οποία βρίσκονται οι πολίτες που έχουν διαμείνει μόνιμα στη Φινλανδία. Αν το αιτούν δικαστήριο διαπίστωνε ότι οι εν λόγω πολίτες έχουν περιέλθει σε δυσμενέστερη θέση, θα έπρεπε να εξετάσει αν αυτή η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται από αντικειμενικά στοιχεία, ανεξάρτητα της ιθαγενείας των ενδιαφερομένων και ανάλογα με τον σκοπό που επιδιώκει θεμιτώς το εθνικό δίκαιο (βλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2002, C-224/98, D'Hoop, Συλλογή 2002, σ. I-6191, σκέψη 36).

36 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, επιβάλλεται να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα η εξής απάντηση:

Το άρθρο 1 της οδηγίας 83/183 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν απαγορεύει, στο πλαίσιο μεταφοράς της κατοικίας ενός κατόχου αυτοκινήτου από ένα κράτος μέλος σε άλλο, την είσπραξη ενός φόρου αντίστοιχου του προβλεπόμενου από τον νόμο περί φορολογίας οχημάτων πριν από την ταξινόμηση του αυτοκινήτου ή τη θέση του σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος στο οποίο μεταφέρθηκε η κατοικία. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των επιταγών του άρθρου 18 ΕΚ, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν η εφαρμογή του εθνικού δικαίου είναι ικανή να εξασφαλίσει ότι, όσον αφορά τον φόρο αυτόν, ο εν λόγω κάτοχος αυτοκινήτου δεν περιέρχεται σε δυσμενέστερη θέση από αυτή στην οποία βρίσκονται οι πολίτες που έχουν διαμείνει μόνιμα στο επίμαχο κράτος μέλος και, ενδεχομένως, αν αυτή η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται από αντικειμενικά στοιχεία, ανεξάρτητα της ιθαγενείας των ενδιαφερομένων και ανάλογα με τον σκοπό που επιδιώκει θεμιτώς το εθνικό δίκαιο.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 10ης Οκτωβρίου 2002 το Korkein hallinto-oikeus, αποφαίνεται:

Το άρθρο 1 της οδηγίας 83/183 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν απαγορεύει, στο πλαίσιο μεταφοράς της κατοικίας ενός κατόχου αυτοκινήτου από ένα κράτος μέλος σε άλλο, την είσπραξη φόρου αντίστοιχου με τον προβλεπόμενο από τον autoverolaki (1482/1994) (νόμο περί φορολογίας οχημάτων) πριν από την ταξινόμηση του αυτοκινήτου ή τη θέση του σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος στο οποίο μεταφέρθηκε η κατοικία. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των επιταγών του άρθρου 18 ΕΚ, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν η εφαρμογή του εθνικού δικαίου είναι ικανή να εξασφαλίσει ότι, όσον αφορά τον φόρο αυτόν, ο εν λόγω κάτοχος αυτοκινήτου δεν περιέρχεται σε δυσμενέστερη θέση από αυτή στην οποία βρίσκονται οι πολίτες που έχουν διαμείνει μόνιμα στο επίμαχο κράτος μέλος και, ενδεχομένως, αν αυτή η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται από αντι-

κειμενικά στοιχεία, ανεξάρτητα της ιθαγενείας των ενδιαφερομένων και ανάλογα με τον σκοπό που επιδιώκει θεμιτώς το εθνικό δίκαιο.

Jann Rosas von Bahr

Silva de Lapuerta Lenaerts

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 15 Ιουλίου 2004.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

P. Jann