motorkøretøjer, som er omfattet af en midlertidig importordning, og for hvilke der derfor ikke er betalt merværdiafgift.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 9. oktober 1980.

For justitssekretæren

J. A. Pompe

Assisterende justitssekretær

T. Koopmans

Formand for første afdeling

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F. CAPOTORTI FREMSAT DEN 10. JULI 1980 [1]

Høje Domstol.

1. Jeg skal først kort resumere de faktiske omstændigheder, der ligger til grund for nærværende præjudicielle sag.

Gerhard Fink, som er statsborger i Forbundsrepublikken Tyskland, overlod i 1976 Giovanni Carciati, som er italiensk statsborger og bosat i Ravenna, en bil, som er indregistreret i Tyskland i firmaet Hermann Fink's navn, for at førstnævnte kunne benytte den på sine hyppige forretningsrejser i Italien. I marts 1978 blev Carciati stoppet af »Guardia di Finanza«, mens han førte den pågældende bil, og blev af anklagemyndigheden sigtet for at have importeret en bil til Italien uden at betale de skyldige skatter og afgifter. Som følge heraf blev han ved Tribunale di Ravenna tiltalt for smugleri og for at have overtrådt lov om merværdiafgift.

Under nævnte straffesag forelagde retten ved kendelse af 23. november 1979 Domstolen følgende spørgsmål:

»Strider artiklerne 25, 216, 282, 287 og 339 i dekret nr. 43 af 23. januar 1973 fra republikkens præsident, jf. lov nr. 1163 af 27. oktober 1977 om ratificering af

1 — Oversat fra italiensk.

New York-konventionen af 4. juli 1954 og jf. artiklerne 67, 69, 70 og 71 i dekret nr. 633 af 26. oktober 1972 fra republikkens præsident, mod fællesskabsrettens regler om de frie varebevægelser«?

2. Jeg tror, det er hensigtsmæssigt kort at resumere indholdet i de internationale og italienske bestemmelser, som den forelæggende ret har omtalt i sin kendelse.

Artikel 2 i New York-konventionen af 4. juni 1954, som er ratificeret i alle medlemsstaterne i De europæiske Fællesskaber, indeholder regler om midlertidig indførsel af motorkøretøjer uden erlæggelse af afgifter; den bestemmer i stk. 1, at hver af de kontraherende stater indrømmer midlertidig indførsel uden betaling af afgifter ... for køretøjer, der ejes af personer, som normalt er bosiddende uden for indførselslandet, for så vidt køretøjerne indføres og anvendes enten af køretøjernes ejere eller af andre personer, der normalt er bosiddende uden for indførselslandet, til vedkommendes private brug i anledning af et midlertidigt besøg. Artikel 216 i dekret nr. 43 af 23. januar 1973 fra republikkens præsident (»Testo Unico delle disposizioni legislative in materia doganale«) (konsolideret lovbekendtgørelse af toldbestemmelser), som indeholder regler for midlertidig indførsel af køretøjer til privat brug, henviser til New York-konventionen, og bestemmer navnlig i stk. 2, at »der ifaldes straf for smugleri«, når konventionens betingelser ikke foreligger eller ikke længere opfyldes. Samme dekret fastsætter endvidere den bøde, der idømmes den, som er i besiddelse af udenlandske varer uden at kunne påvise deres lovlige oprindelse (artikel 282 sammenholdt med artikel 25) eller som »helt eller delvis benytter udenlandske varer, som er indført afgiftsfrit og til nedsat toldsats ... (ved grænsen) til et andet formål, end det, hvortil fritagelsen eller nedsættelsen er indrømmet« (artikel 287). Hvad endelig angår de ikke-erlagte afgifter, som bøden udmåles efter, bestemmer dekret nr. 633 af 26. oktober 1972 fra republikkens præsident, hvorved merværdiafgiftsordningen indførtes, at afgiften »pålægges enhver indførsel overhovedet« (artikel 1), og fastsætter herefter i artiklerne 60-70 særreglerne for indførselsafgifter.

3. Som bekendt er Domstolen ikke i de sager, som er forelagt i medfør af EØF-traktatens artikel 177, kompetent til at afgøre, om bestemte nationale regler er i overensstemmelse med fællesskabsretten. Det er imidlertid fast retspraksis, at Domstolen af en unøjagtigt formuleret forelæggelseskendelse kan bestemme det fællesskabsretlige problem således, at den kan træffe afgørelse. I det foreliggende tilfælde er det klart, at det generelle spørgsmål, som den italienske ret har forelagt Domstolen, vedrører en fortolkning af EØF-traktatens grundlæggende principper om de frie varebevægelser og navnlig af de principper, der gælder for importordninger. Den nationale ret har anmodet om nævnte fortolkning, for at den kan afgøre, om nævnte principper er til hinder for en national ordning, som underkaster den normale indførsel af

køretøjer en merværdiafgift, og som forbyder personer bosat på statens område at benytte de køretøjer, som er omfattet af en midlertidig importordning og derfor fritaget for den nævnte afgift.

Efter min opfattelse bør dette besvares benægtende, såvel i henseende til opkrævning af merværdiafgift af køretøjer ved indførsel som i henseende til de begrænsninger, som den nationale lov opstiller for anvendelsen af et midlertidigt indført køretøj.

Hvad angår det første punkt mener jeg, at anvendelsen af en merværdiafgift ved indførsel af køretøjer til privat brug klart ikke kan være i strid med traktatens principper. I den forbindelse skal jeg alene minde om, at der i Rådets andet direktiv af 11. april 1967 — 67/228/EØF — om harmonisering af medlemsstaternes lovgivninger om meromsætningsafgifter udtrykkeligt er hjemlet anvendelse af merværdiafgiften ved indførsel. I artikel 2 i dette direktiv bestemmes det nemlig: »Merværdi pålægges ... 2) indførsel af goder«.

Det forbud, en medlemsstat pålægger personer, som er bosat på dens område, mod at benytte køretøjer midlertidigt, der er indført afgiftsfrit, er — som Kommissionen med rette har bemærket i sit indlæg — det eneste virkeligt effektive middel til at undgå skattesvig og sikre, at der betales afgifter i varernes bestemmelsesland. Det er således åbenbart indlysende, at det ville være meget vanskeligt at komme skattesviget til livs, såfremt man også tillod personer, der er bosat i importstaten, at benytte køretøjer, som indføres midlertidigt og afgiftsfrit.

I øvrigt pålægger Rådets sjette direktiv 338 af 17. maj 1977 om det fælles merværdiafgiftssystem medlemsstaterne at fritage indførslen af goder, der er underkastet en ordning vedrørende midlertidig indførsel, »på betingelser, som de (medlemsstaterne) fastsætter ... med henblik på at forhindre enhver mulig form for svig, unddragelse og misbrug« (artikel 14). Det fremgår heraf dels, at medlemsstaterne bevarer en vidtgående beføjelse med hensyn til midlertidige indførsler, netop for at forhindre skattesvig, dels at der her er tale om en beføjelse, som er fuldt ud forenelig med princippet om de frie varebevægelser.

Dette bekræftes også af forslaget til Rådets direktiv om afgiftsfrihed ved midlertidig indførsel af visse transportmidler inden for Fællesskabet, som Kommissionen forelagde den 30. oktober 1975 (EFT C 267 af 21. 11. 1975, s. 8). I dette forslag bestemmes det således i artikel 3 (som vedrører midlertidig indførsel af visse transportmidler til privat brug, herunder motorkøretøjer), at den private person, der indfører disse ting, »skal: aa) have hovedbopæl i en anden af Fællesskabets medlemsstater end den, i hvilken den midlertidige indførsel finder sted« og »bb) anvende disse transportmidler til privat brug«; desuden må disse transportmidler »ikke overdrages, udlejes i den medlemsstat, i hvilken den midlertidige indførsel finder sted, eller udlånes til en person med

bopæl i denne stat«. I artikel 4 i samme forslag er der opstillet lignende begrænsninger for benyttelsen af midlertidigt indførte køretøjer til erhvervsmæssig brug.

De afledte fællesskabsbestemmelser, som er under udarbejdelse, opstiller altså begrænsninger for anvendelsen af midlertidige køretøjer, der er indført afgiftsfrit, som i det væsentlige svarer til de bestemmelser, som er indeholdt i ovennævnte New York-konventionen.

Endelig mener jeg ikke der kan fremføres argumenter, som gør det muligt at betvivle, at en medlemsstat er kompetent til at pålægge straf for overtrædelsen af nationale bestemmelser vedrørende midlertidig import af motorkøretøjer. Anerkendes det, at bestemmelser af den art, som gælder i Italien, er forenelige med reglerne i Fællesskabets retsorden, tilkommer det medlemsstaterne at vurdere, om overtrædelsen af disse bestemmelser udgør en strafbar handling.

4. Af de anførte grunde foreslår jeg at besvare det spørgsmål, som Tribunale di Ravenna har forelagt Domstolen ved kendelse af 26. november 1979 således:

EØF-traktatens bestemmelser om de frie varebevægelser er ikke til hinder for en national lovgivning, hvorefter det under strafansvar er forbudt de på en medlemsstats område bosatte personer at benytte motorkøretøjer, som er omfattet af en midlertidig importordning, og for hvilke der derfor ikke er betalt merværdiafgift.