ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ FRANCESCO CAPOTORTI της 10ης Ιουλίου 1980 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Αρχίζω με τη σύνοψη των πραγματικών περιστατικών που προκάλεσαν την υπό κρίση αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως.

Ο Gerhard Fink, υπήκοος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, εμπιστεύθηκε, το 1976, στον Giovanni Carciati, Ιταλό υπήκοο κάτοικο Ravenna, αυτοκίνητο με άδεια κυκλοφορίας στη Γερμανία στο όνομα της επιχείρησης Hermann Fink, για να μπορεί να το διαθέτει στην Ιταλία επ' ευκαιρία των συχνών επαγγελματικών του ταξιδίων. Το Μάρτιο 1978, ο Carciati συνελήφθη από τα όργανα της «Guardia di Finanza» ενώ οδηγούσε το εν λόγω αυτοκίνητο και ήχθη ενώπιον της δικαστικής αρχής, με την κατηγορία ότι εισήγαγε αυτοκίνητο στην Ιταλία χωρίς να καταβάλει τους οφειλόμενους φόρους και τέλη. Κατά συνέπεια, αναγκάστηκε να παραστεί ενώπιον του Tribunale της Ravenna με την κατηγορία του λαθρεμπορίου, σε συνδυασμό με την παράβαση των κανόνων που διέπουν το φόρο προστιθεμένης αξίας.

Στο πλαίσιο αυτής της υποθέσεως, το Tribunale, με Διάταξη της 23ης Νοεμβρίου 1979, υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Είναι οι διατάξεις των άρθρων 25, 216, 282, 287 και 339 του προεδρικού διατάγματος 43 της 23ης Ιανουαρίου 1973, εξεταζόμενες σε συνδυασμό με το νόμο 1163 της 27ης Οκτωβρίου 1957 περί επικυρώσεως και εκτελέσεως της Διεθνούς Συμβάσεως της Νέας Υόρκης της 4ης Ιουνίου 1954 και τα άρθρα 67, 69, 70 και 71 του προεδρικού διατάγματος 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972, αντίθετες προς την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων;»

2. Θεωρώ σκόπιμο να συνοψίσω το περιεχόμενο των διεθνών και ιταλικών κανόνων που ο παραπέμπων δικαστής υπέμνησε στη Διάταξή του.

Το άρθρο 2 της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης της 4ης Ιουνίου 1954 — που επικυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων — ρυθμίζει την εισαγωγή αυτοκινήτων οχημάτων με απαλλαγή εκ των δασμών· ορίζει, στην παράγραφο 1, ότι καθένα από τα συμβαλλόμενα κράτη «απαλλάσσει προσωρινώς των δασμών ... τα οχήματα που ανήκουν σε πρόσωπα, τα οποία έχουν τη συνήθη κατοικία τους εκτός του εδάφους του και που εισάγονται και χρησιμοποιούνται για την ιδιωτική τους χρήση με την ευκαιρία προσωρινής επισκέψεως, είτε από τους κυρίους αυτών των οχημάτων, είτε από άλλα πρόσωπα που έχουν τη συνήθη κατοικία τους εκτός του

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

εδάφους του». Το άρθρο 216 του προεδρικού διατάγματος 43 της 23ης Ιανουαρίου 1973 («Testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale») διέπει την προσωρινή εισαγωγή οδικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, παραπέμποντας στη Σύμβαση της Νέας Υόρκης και προβλέπει ειδικότερα, στη δεύτερη παράγραφο, ότι «οι οριζόμενες για το λαθρεμπόριο ποινές εφαρμόζονται» όταν δεν συντρέχουν ή παύσουν να συντρέχουν οι προβλεπόμενες από την εν λόγω Σύμβαση προϋποθέσεις. Το ίδιο Testo unico ορίζει επίσης τη χρηματική ποινή την επιβαλλόμενη σε οποιονδήποτε κατέχει εμπορεύματα αλλοδαπής προελεύσεως, χωρίς να αποδεικνύει τη νόμιμη προέλευσή τους (άρθρο 282 σε συνδυασμό με το άρθρο 25), ή «προορίζει, το σύνολο ή τμήμα εμπορευμάτων αλλοδαπής προελεύσεως που εισήχθησαν με απαλλαγή εκ των δασμών ... για χρήση διαφορετική από αυτή για την οποία χορηγήθηκε η απαλλαγή ή η μείωση» (άρθρο 287). Τέλος, όσον αφορά τους μη καταβληθέντες δασμούς, προς το ποσό των οποίων είναι ανάλογη η χρηματική ποινή, το προεδρικό διάταγμα 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972 περί θεσπίσεως και ρυθμίσεως του φόρου προστιθεμένης αξίας, ορίζει ότι ο εν λόγω φόρος εφαρμόζεται ιδίως «επί των εισαγωγών που πραγματοποιήθηκαν από οποιονδήποτε» (άρθρο 1) και ρυθμίζει περαιτέρω, ειδικώς, με τα άρθρα 67 ως 70, το σύστημα της φορολογήσεως των εισαγωγών.

3. Είναι γνωστό ότι το Δικαστήριο δεν έχει αρμοδιότητα να αποφαίνεται, στις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, αν ορισμένοι εθνικοί κανόνες συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο. Όμως, κατά την πάγια νομολογία, το Δικαστήριο μπορεί, ενώπιον Διατάξεως περί παραπομπής διατυπωμένης εσφαλμένα, να συγκεκριμενοποιήσει το ζήτημα κοινοτικού δικαίου με διατύπωση που του επιτρέπει να αποφανθεί. Στην προκειμένη περίπτωση, το γενικό ζήτημα, του οποίου ο Ιταλός δικαστής ζητεί την επίλυση από το Δικαστήριο είναι προδήλως το ζήτημα της ερμηνείας των θεμελιωδών αρχών της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και ειδικότερα των αρχών που έχουν εφαρμογή στο σύστημα των εισαγωγών, για να μπορέσει να διαπιστώσει αν οι εν λόγω κανόνες παρεμβάλλουν ενδεχομένως εμπόδια σε εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία, υποβάλλοντας την κανονική εισαγωγή οχημάτων στην καταβολή του φόρου προστιθεμένης αξίας, απαγορεύει στους κατοίκους του κράτους να χρησιμοποιούν οχήματα που υπήχθησαν στο σύστημα της προσωρινής εισαγωγής και επομένως, απηλλάγησαν του εν λόγω φόρου.

Κατά τη γνώμη μου, η απάντηση πρέπει να είναι αρνητική, είτε ληφθεί υπόψη η υπαγωγή των οχημάτων στο φόρο προστιθεμένης αξίας λόγω εισαγωγής, είτε γίνει αναφορά στους περιορισμούς που ο εθνικός νόμος επιβάλλει για τη χρησιμοποίηση οχήματος προσωρινώς εισαχθέντος.

Από την πρώτη άποψη, μου φαίνεται αναμφισβήτητο ότι η εφαρμογή του φόρου προστιθεμένης αξίας στην εισαγωγή αυτοκινήτων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως δεν μπορεί να προσκρούει στις αρχές της Συνθήκης. Σχετικώς, πιστεύω ότι αρκεί να υπομνηστεί ότι η εφαρμογή του φόρου προστιθεμένης αξίας ρητώς προβλέπεται στη δεύτερη οδηγία του Συμβουλίου της 11ης Απριλίου 1967 — 67/228/ΕΟΚ — περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών. Πράγματι, το άρθρο 2 αυτής της οδηγίας ορίζει ότι: «στο φόρο προστιθεμένης αξίας υπόκεινται: ... β) οι εισαγωγές αγαθών».

Ως προς την επιβαλλόμενη από κράτος μέλος απαγόρευση στους κατοίκους αυτού του κράτους να χρησιμοποιούν οχήματα εισαχθέντα προσωρινώς με απαλλαγή εκ των δασμών, συνιστά — όπως ορθώς παρατηρεί ο πληρεξούσιος δικηγόρος της Επιτροπής — το μόνο πραγματικά αποτελεσματι-

κό μέσο για να προληφθούν φοροδιαφυγές και να διασφαλιστεί ότι οι φόροι καταβάλλονται στη χώρα προορισμού των αγαθών. Πράγματι, είναι πασίδηλο ότι, αν επετρέπετο και στους κατοίκους του κράτους εισαγωγής να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα οχήματα που εισάγονται με προσωρινή απαλλαγή φορολογικών επιβαρύνσεων, θα ήταν πολύ δύσκολο να εξακριβωθούν οι περιπτώσεις φοροδιαφυγής.

Εξάλλου, η έκτη οδηγία του Συμβουλίου 338 της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — κοινό σύστημα φόρου προστιθεμένης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση —, υποχρεώνει τα κράτη μέλη να απαλλάσσουν από τον εν λόγω φόρο τις εισαγωγές αγαθών, τα οποία εδηλώθησαν ότι τίθενται υπό τελωνειακό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής «υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν ώστε να αποτρέπεται κάθε ενδεχομένη φοροδιαφυγή, φοροαποφυγή ή κατάχρηση» (άρθρο 14). Αυτό δείχνει ότι τα κράτη μέλη διατηρούν ευρεία εξουσία παρεμβάσεως σε θέματα προσωρινής εισαγωγής, ακριβώς προς το σκοπό να εμποδίσουν τη φοροδιαφυγή και ότι πρόκειται περί εξουσίας που συμβιβάζεται πλήρως με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

Η πρόταση της οδηγίας του Συμβουλίου περί φορολογικών απαλλαγών, εφαρμοστέων στο εσωτερικό της Κοινότητας που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 30 Οκτωβρίου 1975 (GU C 267 της 21.11.1975, σ. 8) ενισχύει επίσης αυτή τη διαπίστωση. Πράγματι, η εν λόγω πρόταση, στο άρθρο 3 (που αφορά την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων ιδιωτικής χρήσεως, συμπεριλαμβανομένων των οδικών οχημάτων των εφοδιασμένων με κινητήρα) προβλέπει ότι ο εισάγων αυτά τα αγαθά ιδιώτης «πρέπει: αα) να έχει την κύρια κατοικία του σε κράτος μέλος της Κοινότητας, άλλο από αυτό της προσωρινής εισαγωγής» και «ββ) να χρησιμοποιεί αυτά τα μεταφορικά μέσα για την ιδιωτική του χρήση»· επιπλέον, αυτά τα μέσα «δεν μπορούν να εκχωρηθούν ούτε να εκμισθωθούν εντός του κράτους μέλους της προσωρινής εισαγωγής, ούτε να παραχωρηθούν ατελώς προς χρήση σε κατοίκους αυτού του κράτους». Ανάλογοι περιορισμοί προβλέπονται στο άρθρο 4 της ίδιας προτάσεως για τη χρησιμοποίηση οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που έχουν εισαχθεί προσωρινώς.

Η επεξεργαζόμενη παράγωγη κανονιστική κοινοτική ρύθμιση περιέχει, επομένως, περιορισμούς χρησιμοποιήσεως των εισαγομένων οχημάτων με προσωρινή απαλλαγή δασμών, που αντιστοιχούν στην ουσία με τους περιορισμούς που προβλέπει ο προαναφερθείς κανόνας της Συμβάσεως της Νέας Υόρκης.

Τέλος, δεν νομίζω ότι υφίστανται επιχειρήματα ικανά να θέσουν υπό αμφισβήτηση την εξουσία κράτους μέλους να επιβάλλει ποινικές κυρώσεις στη μη τήρηση της εθνικής κανονιστικής ρύθμισης περί προσωρινής εισαγωγής αυτοκινήτων οχημάτων. Πράγματι, εφόσον αναγνωρίζεται ότι διατάξεις, όπως οι ισχύουσες στην Ιταλία, συμβιβάζονται με τους κανόνες της κοινοτικής έννομης τάξης, ανήκει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών να θεωρούν, σε ενδεχομένη περίπτωση, τη μη τήρηση αυτής της κανονιστικής ρύθμισης ως ποινικό αδίκημα.

4. Για όλους αυτούς τους λόγους, προτείνω να δοθεί στο υποβληθέν στο Δικαστήριο, από το Tribunale της Ravenna, με Διάταξη της 26ης Νοεμβρίου 1979, προδικαστικό ερώτημα, η εξής απάντηση:

Οι κανόνες της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων δεν εμποδίζουν την επιβολή, από εθνική κανονιστική ρύθμιση στους κατοίκους κράτους μέλους, απαγορεύσεως, συνοδευόμενης με ποινικές κυρώσεις, να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα τα οποία υπήχθησαν σε καθεστώς προσωρινής εισαγωγής και που, επομένως, απηλλάγησαν της καταβολής του φόρου προστιθεμένης αξίας.