ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΠΕΜΠΤΟ ΤΜΗΜΑ)
ΤΗΣ 11ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1984 [1]

# Ποινική δίκη κατά J. G. Abbink
# (αίτηση του Arrondissementsrechtbank του Arnhem για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως)

«Προσωρινή εισαγωγή αυτοκινήτων — απαλλαγή από τέλη εισαγωγής»

**Υπόθεση 134/83**

Περίληψη

*Ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων — Εθνική νομοθεσία που απαγορεύει στους κατοίκους τη χρήση αυτοκινήτων που τελούν υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής — Όχι εξαίρεση για χρήση χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής — Συμβιβάζεται με τη Συνθήκη — Κρίσιμη περίοδος*

*(Οδηγία του Συμβουλίου 83/182)*

Οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων δεν παρεμποδίζουν μια εθνική νομοθεσία να επιβάλει την απαγόρευση, η οποία συνοδεύεται από ποινική κύρωση, σε όσους κατοικούν στο έδαφος κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα που τελούν υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής και απαλλάσσονται επομένως από το φόρο προστιθέμενης αξίας, ακόμη και αν η νομοθεσία αυτή δεν εισάγει εξαιρέσεις για τις περιπτώσεις που η χρήση των οχημάτων αυτών γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής.

Η διαδικασία αυτή αφορά την περίοδο που έληξε με την έναρξη ισχύος της οδηγίας 83/182 η οποία ρυθμίζει το θέμα από την ημερομηνία αυτή.

Στην υπόθεση 134/83,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Arrondissementsrechtbank του Arnhem προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία το εν λόγω δικαστήριο ζητεί, στο πλαίσιο της εκκρεμούς ενώπιόν του ποινικής δίκης κατά

J. G. Abbink, κατοίκου Rijnsburg, Κάτω Χώρες,

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των διατάξεων της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, προκειμένου να κριθεί αν συμβιβάζονται με τις διατάξεις αυτές οι διατάξεις του εθνικού δικαίου που συνοδεύονται από ποινικές κυρώσεις και απαγορεύουν στους κατοίκους κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα επί των οποίων εφαρμόζονται διατάξεις περί προσωρινής εισαγωγής και για τα οποία συνεπώς δεν καταβάλλονται τέλη εισαγωγής, ακόμη και όταν η προσωρινή αυτή χρήση γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

συγκείμενο από τους O. Due, πρόεδρο τμήματος, K. Κακούρη, U. Everling, Y. Galmot και R. Joliet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. VerLoren van Themaat
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως

εκδίδει την ακόλουθη

## ΑΠΟΦΑΣΗ

### Περιστατικά

Τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης, η εξέλιξη της διαδικασίας και οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν δυνάμει του άρθρου 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου ΕΟΚ συνοψίζονται ως εξής:

I — Πραγματικά περιστατικά και έγγραφη διαδικασία

1. Όπως προκύπτει από τη Διάταξη παραπομπής και από τη δικογραφία της υπόθεσης, ο κατηγορούμενος στην κύρια δίκη, κάτοχος ολλανδικού διαβατηρίου και κάτοικος Rijnsburg, Κάτω Χωρών, εργάζεται ως οδηγός-πωλητής στην επιχείρηση χονδρικού εμπορίου ανθέων η οποία ανήκει στο γιο του, κάτοικου Saarbrücken, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, όπου ο κατηγορούμενος κατέχει επίσης «Wohnsitzbescheinigung» (πιστοποιητικό διαμονής).

Η επιχείρηση αυτή προμηθεύεται ένα μεγάλο μέρος των φυτών και ανθέων που χρειάζονται από την αγορά του Aalsmeer στις Κάτω Χώρες.

Ο κατηγορούμενος διενεργεί την πώληση και την παράδοση των ανθέων που αγοράζονται με τον τρόπο αυτόν και τα μεταφέρει από το Aalsmeer στο Saarbrücken.

Για τις αναγκαίες μετακινήσεις του για την προμήθεια ανθέων και τη μεταφορά τους στους τόπους παράδοσης σε πελάτες στη Γερμανία, με σύντομες διακοπές στο μέσο και στο τέλος της εβδομάδας που παραμένει στην οικογένειά του στο Rijnsburg, ο κατηγορούμενος στην κύρια δίκη χρησιμοποιεί ένα φορτηγό και ένα επιβατηγό αυτοκίνητο τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στην επιχείρηση του γιου του ή χρησιμοποιούνται από την επιχείρηση δυνάμει συμβάσεως χρηματοδοτικής μισθώσεως (leasing) και τα οποία φέρουν γερμανικές πινακίδες κυκλοφορίας.

Στις 7 Δεκεμβρίου 1981 οι ολλανδικές τελωνειακές αρχές διαπίστωσαν ότι ο κατηγορούμενος στην κύρια δίκη οδηγούσε στις Κάτω Χώρες επιβατηγό αυτοκίνητο με γερμανική άδεια κυκλοφορίας κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 25 του «Beschikking Vrijstellingen — Tariefbesluit 1960», διότι δεν είχαν καταβληθεί τα σχετικά τέλη εισαγωγής.

Συντάχθηκε σε βάρος του έκθεση βεβαίωσης παράβασης των τελωνειακών διατάξεων που έχουν εφαρμογή εν προκειμένω και ο κατά τόπο αρμόδιος επιθεωρητής εισαγωγικών δασμών και έμμεσων φόρων του ζήτησε να καταβάλει τα οφειλόμενα τέλη εισαγωγής ύψους 8 508 ολλανδικών φιορινίων.

Κατά της απόφασης της αρχής αυτής που απέρριψε την ένστασή του, ο Abbink άσκησε προσφυγή ενώπιον του τμήματος φορολογικών υποθέσεων του Gerechtshof του Arnhem.

Παράλληλα ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του Abbink και παραπέμφθηκε ενώπιον του πταισματοδικείου του Arrondissementsrechtbank του Arnhem με την κατηγορία ότι παρέβη τις διατάξεις του ολλανδικού νόμου περί προσωρινής εισαγωγής εντός της Κοινότητας ορισμένων μεταφορικών μέσων.

Το Arrondissementsrechtbank το Arnhem θεώρησε ως αποδεδειγμένο ότι ο κατηγορούμενος στην κύρια δίκη έχει κατοικία στις Κάτω Χώρες, παραπέμποντας στο άρθρο 7, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (83/182/ΕΟΚ, ΕΕ L 105, σ. 59), καθώς και στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου για την απόδειξη του τόπου κατοικίας των ενδιαφερομένων και το σχετικό αποδεικτικό μέσο.

Το δικαστήριο θεώρησε εξάλλου ότι τα άρθρα 3 έως 6 της παραπάνω οδηγίας, για την απαλλαγή από τους φόρους που αναφέρονται στο άρθρο 1 κατά την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων για ιδιωτική ή επαγγελματική χρήση και επιβατηγών οχημάτων, δεν είχαν εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση, έτσι ώστε ο κατηγορούμενος δεν μπορούσε να στηριχτεί στις διατάξεις αυτές για να επικαλεστεί ατελή εισαγωγή.

Επιπλέον, αφενός μεν το Arrondissementsrechtbank επικαλείται την απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Οκτωβρίου 1980 που εκδόθηκε στην υπόθεση 823/79 (Jurispr. 1980, σ. 2773), με την οποία έγινε δεκτό ότι οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων επιτρέπουν στην εθνική νομοθεσία να απαγορεύει στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφος ενός κράτους μέλους, επ' απειλή ποινής, να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν υπαχθεί σε καθεστώς προσωρινής εισαγωγής και έτσι έχουν απαλλαγεί από την καταβολή του φόρου προστιθέμενης αξίας.

Αφετέρου δε το Arrondissementsrechtbank επικαλείται την απάντηση της Επιτροπής στη γραπτή ερώτηση 22/82, που υπέβαλε στις 17 Μαρτίου 1982 ο Rogalla, μέλος του Κοινοβουλίου, με θεμα τη χρησιμοποίηση στα κράτη μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αυτοκινήτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας και τα οποία φορολογούνται. Στην απάντηση αυτή (ΕΕ C 262, σ. 1) ο εκπρόσωπος της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω απόφαση, ανέφερε ότι η προσωρινή χρήση αλλοδαπού οχήματος από κάτοικο συγκεκριμένης χώρας δεν μπορεί να απαγορευτεί

στο μέτρο που δεν υπάρχει πρόθεση φοροδιαφυγής.

Επειδή ενόψει των παραπάνω στοιχείων το Arrondissementsrechtbank του Arnhem έκρινε ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχει πρόθεση φοροδιαφυγής, με Διάταξη της 30ής Μαΐου 1983, ανέβαλε την έκδοση οριστικής απόφασης και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ερώτημα αν «ενόψει της παραπάνω απαντήσεως της Επιτροπής, συμβιβάζεται με τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων η εσωτερική νομοθεσία η οποία απαγορεύει, υπό την απειλή ποινής, στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφος ενός κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα τα οποία διέπονται από κανονιστική ρύθμιση περί προσωρινής εισαγωγής και τα οποία συνεπώς έχουν εισαχθεί ατελώς, όταν η προσωρινή αυτή χρήση γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής».

2. Η Διάταξη του Arrondissementsrechtbank του Arnhem πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Ιουλίου 1983. Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στις 6 Σεπτεμβρίου 1983 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους A. Haagsma και D. R. Gilmour, ο κατηγορούμενος στην κύρια δικη, εκπροσωπούμενος από το δικηγόρο B. Coops, και η ολλανδική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από το γενικό γραμματέα του υπουργείου εξωτερικών I. Verkade.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

Με Διάταξη της 28ης Μαρτίου 1984 το Δικαστήριο αποφάσισε, κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού διαδικασίας, να αναθέσει την εκδίκαση της υπόθεσης στο πέμπτο τμήμα.

## II — Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου

1. Η *ολλανδική κυβέρνηση* θεωρεί ότι η εθνική της νομοθεσία δεν είναι αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο. Επί του θέματος αυτού παραπέμπει κατά πρώτο λόγο στην απόφαση που εξέδωσε το Δικαστήριο στις 9 Οκτωβρίου 1980 στην υπόθεση 823/79 (ποινική δίκη κατά Giovanni Carciati).

Τονίζει ότι το Δικαστήριο έκρινε καταρχάς ότι, βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας περί ΦΠΑ, τα κράτη μέλη διατηρούν ευρεία αρμοδιότητα παρέμβασης σε θέματα προσωρινής εισαγωγής, μεταξύ άλλων για την πάταξη της φοροδιαφυγής, στο μέτρο που δεν γίνεται υπερβολική χρήση της δυνατότητας αυτής.

Προσθέτει ότι στη συνέχεια το Δικαστήριο έκρινε ότι:

«Όσον αφορά την απαγόρευση που επιβάλλει ένα κράτος μέλος στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφός του να χρησιμοποιούν οχήματα που έχουν εισαχθεί με προσωρινή ατέλεια, η απαγόρευση αυτή συνιστά αποτελεσματικό μέσο για να αποτρέπεται η φοροδιαφυγή και να διασφαλίζεται η καταβολή των τελών στη χώρα προορισμού των αγαθών» (σκέψη 10).

Κατά την ολλανδική κυβέρνηση, από τα πιο πάνω προκύπτει ότι η ολλανδική νομοθεσία περί ατελειών, η οποία δεν παρουσιάζει θεμελιώδεις διαφορές με τη νομοθεσία που έχει υπόψη του το Δικαστήριο στην παραπάνω σκέψη του, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως υπερβολικό μέτρο.

Υποστηρίζει ότι ο συλλογισμός αυτός ενισχύεται από την οδηγία 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 της 23. 4. 1983, σ. 59) διότι η οδηγία αυτή, εφόσον εκκινεί από την αρχή ότι ο φόρος πρέπει να έχει καταβληθεί στο κράτος μέλος της κατοικίας, ορίζει ότι η ατέλεια κατά την προσωρινή εισαγωγή σε κράτος μέλος ισχύει αποκλειστικά για τα πρόσωπα που κατοικούν σε άλλα κράτη μέλη (άρθρο 3).

Η ολλανδική κυβέρνηση σημειώνει ότι δεν συμμερίζεται την άποψη σύμφωνα με την οποία η απόφαση που εκδόθηκε στην υπόθεση 823/79 έχει την έννοια ότι δεν είναι δυνατό να απαγορευτεί στους κατοίκους της χώρας να χρησιμοποιούν οχήματα τα οποία κυκλοφορούν ατελώς λόγω προσωρινής εισαγωγής εφόσον το πρόσωπο που χρησιμοποιεί το όχημα ενεργεί χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής, και τούτο για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος είναι ότι η ερμηνεία αυτή προσθέτει ένα υποκειμενικό στοιχείο (την πρόθεση του ενδιαφερόμενου προσώπου), το οποίο δεν περιέχεται στην παραπάνω απόφαση του Δικαστηρίου, δεδομένου ότι έχει γίνει δεκτό (σκέψη 10 της παραπάνω απόφασης) ότι η γενική απαγόρευση στους κατοίκους της χώρας να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα που έχουν εισαχθεί με προσωρινή ατέλεια αποτελεί αφεαυτής αποτελεσματικό μέσο για την πρόληψη της φοροδιαφυγής.

Ο δεύτερος λόγος έγκειται στη δυσκολία να αποδειχτεί κατά πόσο ο οδηγός του οχήματος είχε ή όχι πρόθεση φοροδιαφυγής. Κατά την ολλανδική κυβέρνηση αν οι φορολογικές αρχές των κρατών μελών όφειλαν να αποδεικνύουν σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ότι ο ενδιαφερόμενος είχε πράγματι την πρόθεση να αποφύγει το φόρο, το έργο τους θα ήταν σχεδόν ανέφικτο με απόρροια τη φοροδιαφυγή σε μεγάλη κλίμακα.

Η ολλανδική κυβέρνηση σημειώνει ότι στην υπόθεση 823/79 ο γενικός εισαγγελέας ανέφερε σχετικά: «η υποχρέωση που επιβάλλει ένα κράτος μέλος στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφός του να μη χρησιμοποιούν οχήματα τα οποία έχουν εισαχθεί με προσωρινή ατέλεια, συνιστά — όπως παρατηρεί η υπεράσπιση της Επιτροπής — το μοναδικό πράγματι αποτελεσματικό μέσο για να αποτραπούν οι φοροδιαφυγές και να διασφαλιστεί η καταβολή των τελών στη χώρα προορισμού των αγαθών» και ότι «είναι εντελώς προφανές ότι, αν επιτρεπόταν επίσης στα πρόσωπα που κατοικούν στο κράτος εισαγωγής να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα οχήματα που έχουν εισαχθεί με προσωρινή ατέλεια, θα ήταν δυσχερέστατος ο εντοπισμός των περιπτώσεων φοροδιαφυγής» (Jurispr. 1980, σ. 2784).

Η ολλανδική κυβέρνηση υποστηρίζει έτσι ότι μια απαγόρευση όπως αυτή που περιέχεται στο άρθρο 25 του «Beschikking Vrijstellingen Tariefbesluit 1960» δεν μπορεί να θεωρηθεί αντίθετη προς τις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και βάσει αυτής οι ολλανδικές κρατικές αρχές δικαιούνται επίσης να επιβάλουν ποινικές κυρώσεις για οιαδήποτε παραβίαση της απαγόρευσης αυτής σύμφωνα με τη σκέψη 11 της παραπάνω απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση 823/79.

2. Ο *κατηγορούμενος στην κύρια δίκη* τονίζει ότι διώκεται για παράβαση διατάξεων του ολλανδικού νόμου περί προσωρινής εισαγωγής εντός της Κοινότητας ορισμένων μεταφορικών μέσων, διώκεται όμως υπό την ιδιότητά του ως εργαζομένου σε επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Κακώς κινήθηκε επομένως εναντίον του ποινική δίωξη, αφενός μεν διότι ενεργούσε κατ' εντολή του εργοδότη του και σε εκτέλεση οδηγιών που είχε λάβει από αυτόν, αφετέρου δε διότι ούτε αυτός ούτε ο εργο-

δότης του είχαν την παραμικρή πρόθεση να διενεργήσουν παράνομη εισαγωγή.

Παρατηρεί ότι αν εφαρμοστεί αυστηρά η ολλανδική νομοθεσία περί προσωρινής εισαγωγής ορισμένων μεταφορικών μέσων, θα πρέπει, στην προκειμένη περίπτωση, κάθε φορά που ένα όχημα με γερμανικές πινακίδες το οποίο οδηγεί οδηγός που έχει επίσης κατοικία στις Κάτω Χώρες διέρχεται τα σύνορα μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών να διενεργείται διασάφηση και έτσι να καταβάλλεται φόρος κύκλου εργασιών καθώς και ειδικός φόρος κατανάλωσης.

Προσθέτει ότι, εφόσον οι φόροι που έχουν καταβληθεί στις Κάτω Χώρες δεν επιστρέφονται κατά την επανεισαγωγή στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, συνέπεια είναι να καταβάλλεται διπλός φόρος για τη χρήση ενός τέτοιου αυτοκινήτου οχήματος στο εσωτερικό της ΕΟΚ.

Κατά τον κατηγορούμενο στην κύρια δίκη, η νομοθεσία αυτή είναι άδικη και συνιστά κατάφωρη παράβαση των κοινοτικών διατάξεων περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της ΕΟΚ.

Παρατηρεί ότι το ζήτημα κατά πόσο οφείλεται φόρος κύκλου εργασιών και ειδικός φόρος κατανάλωσης εξαρτάται αποκλειστικά στην περίπτωση αυτή από την εθνικότητα του οδηγού, ενώ δεν έχει καμία σημασία το γεγονός ότι ο οδηγός ενεργεί κατ' εντολή του αλλοδαπού εργοδότη του και ότι το όχημα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση της αποστολής με την οποία ο εργοδότης έχει επιφορτίσει τον οδηγό. Προσθέτει ότι δεν έχει επίσης καμία σημασία το γεγονός ότι το εν λόγω όχημα βρίσκεται στη χώρα εισαγωγής κάθε φορά μόνο για μια ή δυο μέρες, δηλαδή για πολύ σύντομες χρονικές περιόδους.

Καταλήγει έτσι στο συμπέρασμα ότι είναι προφανώς αντίθετη προς τις κοινοτικές διατάξεις περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της ΕΟΚ και δεν συμβιβάζεται με αυτές η εθνική νομοθεσία ή μια διάταξη που στηρίζεται στη νομοθεσία αυτή η οποία, στη συγκεκριμένη περίπτωση που εκτίθεται παραπάνω, παρέχει στο Δημόσιο το δικαίωμα να φορολογήσει προσωπικά τον ενδιαφερόμενο οδηγό με το φόρο κύκλου εργασιών και τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και η οποία παρέχει στις εθνικές αρχές που είναι επιφορτισμένες με τη δίωξη των παραβάσεων την αρμοδιότητα να κινήσουν ποινική δίωξη κατά του εν λόγω οδηγού.

3. Η *Επιτροπή* των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αναπτύσσει την πρακτική σημασία των ζητημάτων που ανακύπτουν στην υπό κρίση υπόθεση και την κατάσταση του κοινοτικού δικαίου και εξετάζει επίσης από νομική άποψη τις επιπτώσεις των σχετικών νομοθεσιών και της πρακτικής των κρατών μελών επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και των εργαζομένων καθώς και επί του δικαιώματος εγκατάστασης.

Όσον αφορά την πρακτική άποψη του ζητήματος, η Επιτροπή τονίζει ότι η δημιουργία κοινής αγοράς έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού «συνοριακών» οικογενειακών και επαγγελματικών καταστάσεων που απαιτούν τη χρήση οδικών μεταφορικών μέσων.

Η Επιτροπή επεξηγεί ότι αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο τόπος των επαγγελματικών ασχολιών είναι συχνά εκείθεν των συνόρων, ότι οι άνθρωποι έχουν την εργασία τους από τη μια πλευρά των συνόρων και την κατοικία τους από την άλλη έτσι ώστε μετακινούνται προς και από την εργασία τους με αυτοκίνητα τα οποία είτε έχουν άδεια κυκλοφορίας της χώρας όπου κατοικούν και είναι στο όνομά τους είτε έχουν άδεια κυκλοφορίας της χώρας όπου εργάζονται και είναι στο όνομα το δικό τους ή της επιχείρησης στην οποία απασχολούνται.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι σ' αυτού του είδους τη μεταφορά εφαρμόζονται φορολογικές νομοθεσίες οι οποίες βασίζονται στην αρχή ότι ο κάτοικος της χώρας Α δεν πρέπει να οδηγεί στη χώρα του όχημα με άδεια κυκλοφορίας της χώρας Β και ότι ο κανόνας αυτός υπαγορεύεται από την

ανάγκη να αποτραπεί η φοροδιαφυγή, υπό την έννοια ότι ελλείψει της απαγόρευσης αυτής θα ήταν απλό να αποφεύγεται ο ΦΠΑ και τα τέλη κυκλοφορίας.

Η Επιτροπή φρονεί εντούτοις ότι λόγω των πολύπλοκων και ποικίλων προσωπικών και επαγγελματικών σχετικών καταστάσεων δεν ανταποκρίνεται πλέον στις ανάγκες της καθημερινής ζωής σε προσωπικό και επαγγελματικό επίπεδο ο απόλυτος κανόνας που απαγορεύει την οδήγηση οχήματος με άδεια κυκλοφορίας άλλης χώρας.

Η Επιτροπή αναφέρει τα προβλήματα που δημιουργούνται έτσι για τους ενδιαφερόμενους ιδιώτες και επιχειρήσεις οι οποίοι, χωρίς την παραμικρή πρόθεση φοροδιαφυγής, υφίστανται την εφαρμογή του παραπάνω κανόνα της απόλυτης απαγόρευσης και ως παραδείγματα παραθέτει ορισμένο αριθμό υποθέσεων που αφορούν τη λεγόμενη ιδιωτική χρήση επιβατηγών αυτοκινήτων, την επαγγελματική χρήση οχημάτων δημοσίας χρήσεως, την ιδιωτική και επαγγελματική χρήση οχημάτων που ανήκουν σε επιχείρηση καθώς και την ειδική περίπτωση που απαγορεύεται σε πολίτη της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας να χρησιμοποιεί στη χώρα του αυτοκίνητο που έχει ενοικιάσει σε άλλο κράτος μέλος μέχρις ότου επιδιορθωθεί το δικό του αυτοκίνητο το οποίο υπέστη ζημίες κατόπιν ατυχήματος στο εξωτερικό.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι συχνά τα άτομα που αντιμετωπίζουν την απόλυτη αυτή απαγόρευση αναγκάζονται είτε να θυσιάσουν την εργασία τους για να διασφαλίσουν την οικογενειακή τους ζωή είτε την οικογενειακή τους ζωή για να διατηρήσουν τη θέση τους. Προσθέτει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η εθνικότητα του οδηγού οχήματος που προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων αποτελεί εμπόδιο για την παράδοση των εμπορευμάτων, διότι ένα φορτηγό αυτοκίνητο μπορεί να κατασχεθεί αν ο οδηγός δεν έχει τη «σωστή» εθνικότητα και τέλος, από το γεγονός ότι τίθενται προβλήματα του είδους αυτού κατά τη διέλευση των συνόρων, παρεμποδίζεται η οικονομική δυνατότητα ενός ιδιώτη να ασκήσει το δικαίωμα της ελεύθερης εγκατάστασης, εκτός αν χρησιμοποιήσει άτομο με τη «σωστή» εθνικότητα για να οδηγήσει αυτοκίνητο με τη «σωστή» άδεια κυκλοφορίας, προκειμένου να αποφύγει το αυτοκίνητο να κατασχεθεί σε κάποια χώρα.

Η Επιτροπή παρατηρεί στη συνέχεια ότι ορισμένα από τα ζητήματα αυτά επιλύθηκαν με την έκδοση της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων.

Σημειώνει εντούτοις ότι οι ατέλειες αυτές αφορούν μόνο τριών ειδών καταστάσεις:

α) την προσωρινή εισαγωγή από μη κάτοικο της χώρας επιβατηγού οχήματος και διαφόρων άλλων μεταφορικών μέσων για περιορισμένο χρόνο (άρθρο 3),

β) την προσωρινή εισαγωγή επιβατηγού οχήματος σε περίπτωση επαγγελματικής χρήσης υπό τον όρο επίσης ότι το πρόσωπο που εισάγει έχει τη συνήθη κατοικία του εκτός του κράτους εισαγωγής (άρθρο 4), και

γ) την περίπτωση που ένα όχημα χρησιμοποιείται για τη μετάβαση στην εργασία και την επιστροφή, εφόσον η κατοικία και ο τόπος εργασίας είναι σε διαφορετικές χώρες, υπό τον όρο ότι το όχημα έχει άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί στη χώρα της κατοικίας.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ατέλειες αυτές, οι οποίες κατά τα λοιπά δεν αφορούν τα «οχήματα δημοσίας χρήσεως» (δηλαδή τα οχήματα που προορίζονται για μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων ή για άλλη ειδική χρήση, σύμφωνα προς το άρθρο 2 α) της οδηγίας), δεν επαρκούν για να επιλυθούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ιδιώτες των οποίων η περίπτωση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και στους οποίους έχει εφαρμογή η απαγόρευση που αναφέρεται παραπάνω, εφόσον

είναι υποχρεωμένοι να μετακινούνται μεταξύ της κατοικίας τους και του τόπου εργασίας τους που βρίσκονται σε διαφορετικές χώρες.

Η Επιτροπή αναφέρει ότι για να επιλύσει τα ζητήματα αυτά η Κοινότητα επιχειρεί να πραγματοποιήσει προοδευτική εναρμόνιση σύμφωνα προς τις αρχές της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ.

Τονίζει ότι το ουσιαστικό πρόβλημα προκύπτει από τον αρχικό ορισμό του όρου «εισαγωγή» στην έκτη οδηγία περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών (77/388/ΕΟΚ της 17. 5. 1977, ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 49), διότι ως εισαγωγή νοείται η απλή διέλευση από τα σύνορα ενός αυτοκίνητου οχήματος, ανεξάρτητα του αν έχει ή όχι άλλο προορισμό πλην της μεταφοράς του επιβάτη για προσωρινή μετακίνηση ή της παράδοσης εμπορευμάτων.

Επί του ζητήματος κατά πόσο συμβιβάζεται με τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ η εσωτερική νομοθεσία η οποία προβλέπει ποινικές κυρώσεις και απαγορεύει στους κατοίκους κράτους μέλους να χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα οχήματα τα οποία υπάγονται σε ρύθμιση περί προσωρινής εισαγωγής και τα οποία συνεπώς έχουν εισαχθεί ατελώς όταν η προσωρινή αυτή χρήση γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής, η Επιτροπή παρατηρεί τα ακόλουθα.

Όσον αφορά καταρχάς την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η Επιτροπή σημειώνει ότι παρόμοιο ζήτημα είχε ανακύψει ενώπιον του Δικαστηρίου στην υπόθεση 823/79, G. Carciati (Jurispr. 1980, σ. 2773), όπου το Δικαστήριο δέχτηκε ότι τα κράτη μέλη διατηρούν ευρεία δυνατότητα παρέμβασης σε θέματα προσωρινής εισαγωγής, προκειμένου ακριβώς να αποτραπούν οι φοροδιαφυγές και, εφόσον τα μέτρα που λαμβάνονται για το σκοπό αυτόν δεν είναι υπερβολικά, τότε συμβιβάζονται με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

Η Επιτροπή παρατηρεί εντούτοις ότι τα πραγματικά περιστατικά στην υπόθεση αυτή ήσαν διαφορετικά από τα πραγματικά περιστατικά στην υπό κρίση υπόθεση, διότι αφορούσαν κάτοικο Ιταλίας που οδηγούσε στην Ιταλία αυτοκίνητο με γερμανική άδεια κυκλοφορίας και το οποίο του είχε αφήσει ο ιδιοκτήτης του για να μπορεί να το χρησιμοποιεί κατά τις περιόδους παραμονής του στην Ιταλία.

Η Επιτροπή θεωρεί έτσι ότι απομένει ακόμη να καθοριστεί κατά πόσο οι εν λόγω εσωτερικές φορολογικές διατάξεις παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων υπό την έννοια ότι αποτελούν ποσοτικό περιορισμό των εξαγωγών ή μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος που αντιβαίνει στο άρθρο 34. Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή φρονεί ότι οι εν λόγω εθνικές διατάξεις αποσκοπούν πράγματι στην πάταξη της φοροδιαφυγής και δεν αποβλέπουν σε στόχους τους οποίους η πάγια νομολογία του Δικαστηρίου θεωρεί αντίθετους προς το άρθρο 34 της Συνθήκης (πχ. υπόθ. 15/79, Groenveld κατά Produktschap voor Vee en Vlees, Jurispr. 1979, σ. 3409).

Η Επιτροπή αμφιβάλλει εντούτοις αν η ερμηνεία αυτή του άρθρου 34 της Συνθήκης ανταποκρίνεται όντως στα πραγματικά περιστατικά της προκειμένης υπόθεσης. Θεωρεί έτσι ότι η αυστηρή διάταξη η οποία απαγορεύει σε κάτοικο της Ολλανδίας να οδηγεί αυτοκίνητο με άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, ακόμη και αν πρόκειται για την εξαγωγή εμπορευμάτων από τις Κάτω Χώρες προς άλλο κράτος μέλος της Κοινότητας, αποτελεί εμπόδιο στα κανονικά εμπορικά ρεύματα, έτσι ώστε αποτελεί μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου προς περιορισμό των εξαγωγών το οποίο απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 34.

Κατά την Επιτροπή, παρά τη δυνατότητα που έχουν τα κράτη μέλη να παρεμβαίνουν σε φορολογικά θέματα, είναι υπερβολική μια απαγόρευση, όπως αυτή της ολλαν-

δικής νομοθεσίας, που επιβάλλεται σε αυτοκίνητο που ανήκει σε εταιρία η οποία εδρεύει εκτός των Κάτω Χωρών, της οποίας οι δραστηριότητες συνίστανται στην αγορά και την πώληση ανθέων σε διεθνές επίπεδο και η οποία πρέπει να είναι ελεύθερη να προσλαμβάνει πρόσωπα της αρεσκείας της για να οδηγούν τα οχήματά της προκειμένου να ασκεί έτσι νόμιμες δραστηριότητες χωρίς καμιά πρόθεση φοροδιαφυγής, αποτελεί περιορισμό της ελευθερίας της να χειρίζεται τις υποθέσεις της κατά την κρίση της και παρεμποδίζει τις εξαγωγές κατά τρόπο που αντιβαίνει στην απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 34.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, τα πραγματικά περιστατικά στην προκειμένη περίπτωση στοιχειοθετούν επιπλέον παράβαση του άρθρου 48 το οποίο προβλέπει ότι:

«Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της Κοινότητος εξασφαλίζεται το αργότερο κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.»

Η Επιτροπή σημειώνει ότι το άρθρο 48 ετέθη σε εφαρμογή με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1612/68, της 15. 10. 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητος (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 33) και έτσι το ουσιώδες ζήτημα στην προκειμένη υπόθεση είναι κατά πόσο ο κάτοικος Α μπορεί να επικαλείται τα δικαιώματα που του παρέχει το άρθρο 48 και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1612/68 κατά των περιορισμών που επιβάλλει το κράτος Α, όταν τα μέτρα αυτά θίγουν το δικαίωμά του να απασχολείται στο κράτος Β. Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρόκειται για ζήτημα «αντίστροφης» διάκρισης, το οποίο δεν φαίνεται το Δικαστήριο να έχει επιλύσει ακόμη. Αναφέρει ότι το θέμα έχει ανακύψει σε σχέση με το άρθρο 52, στην υπόθεση Knoors, 115/78 (Jurispr. 1979, σ. 399), στην υπόθεση Auer, 136/78 (Jurispr. 1979, σ. 437), και στην υπόθεση Broekmeulen κατά Huisarts Registratie Commissie, 246/80 (Συλλογή 1981, σ. 2311), και το ζήτημα έχει ανακύψει επίσης στην υπόθεση 175/78, Regina κατά Saunders (Jurispr. 1979, σ. 1129), υπόθεση που αφορά άμεσα το άρθρο 48. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στις υποθέσεις Knoors και Auer το Δικαστήριο εξέδωσε ίσως αντιφατικές αποφάσεις μέχρις ενός ορισμένου σημείου, υπό την έννοια ότι στην υπόθεση Knoors επετράπη σε Ολλανδό να επικαλεστεί τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου κατά των Κάτω Χωρών, ενώ στην υπόθεση Auer δεν επετράπη σε Γάλλο να επικαλεστεί τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου κατά της Γαλλίας. Προσθέτει όμως ότι το διακριτικό γνώρισμα των δύο αυτών υποθέσεων έγκειται στο στάδιο εξέλιξης του παράγωγου δικαίου, που αποτέλεσε καθοριστικό στοιχείο για την έκβαση των υποθέσεων αυτών.

Η Επιτροπή αναφέρεται επίσης στην υπόθεση Broekmeulen, κύριος άξονας της οποίας ήταν η ερμηνεία της οδηγίας 75/362/ΕΟΚ, παρόλο που σε απόσπασμα της εικοστής σκέψης της απόφασης γίνεται δεκτό ότι ο υπήκοος μιας χώρας μπορεί να επικαλείται κατά της κυβέρνησής του τα άρθρα 48, 52 και 59. Προσθέτει ότι στην υπόθεση Saunders ο γενικός εισαγγελέας Warner, σχολιάζοντας την υπόθεση Knoors, εξέφρασε τη γνώμη ότι τίποτε από όσα το Δικαστήριο είχε κάνει δεκτά μέχρι τότε δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εξαγγελία γενικότερης αρχής σύμφωνα με την οποία καμιά διάταξη της Συνθήκης ή καμιά από τις διατάξεις της περί ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων δεν μπορεί να έχει εφαρμογή σε καθαρά εσωτερική υπόθεση κράτους μέλους.

Η Επιτροπή φρονεί ότι ανεξάρτητα από τη ratio decidendi των αποφάσεων στις υποθέσεις Knoors, Auer και Broekmeulen, δεδομένου ότι η προκειμένη υπόθεση δεν είναι «καθαρά εσωτερική κράτους μέλους» αλλά έχει άμεσες επιπτώσεις στις δυνατότητες απασχόλησης εργαζομένων που αναζητούν εργασία σε άλλο κράτος μέλος, είναι

βέβαιο στην υπό κρίση υπόθεση ότι αν ο κατηγορούμενος ήταν κάτοικος Γερμανίας δεν θα ήταν δυνατό να υπόκειται στην απαγόρευση που προβλέπεται στην επίδικη εσωτερική νομοθεσία.

Η Επιτροπή τονίζει ότι αποτέλεσμα της απαγόρευσης αυτής είναι ένας κάτοικος των Κάτω Χωρών να μην μπορεί να καταλάβει μια θέση στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εν προκειμένω, αν η θέση αυτή συνεπάγεται την υποχρέωση να οδηγεί τα οχήματα του εργοδότη του για να μεταβαίνει στις Κάτω Χώρες και να επιστρέφει στο πλαίσιο νόμιμης επαγγελματικής δραστηριότητας. Κατά την άποψη της Επιτροπής ο περιορισμός αυτός συνιστά επομένως παράβαση του άρθρου 48 της Συνθήκης.

Κατά την Επιτροπή, ανακύπτει επίσης το ζήτημα αν οι εν λόγω διατάξεις συνιστούν περιορισμό της ελευθερίας εγκατάστασης που προβλέπεται στο άρθρο 52. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για λόγους ανάλογους προς αυτούς που εξέθεσε ο γενικός εισαγγελέας Warner στην υπόθεση Saunders, τα δικαιώματα που αναγνωρίζει το άρθρο 52, σε περίπτωση που συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του, ισχύουν επίσης στο κράτος μέλος υπήκοος του οποίου είναι το ενδιαφερόμενο πρόσωπο.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί με νομικές ή πραγματικές ενέργειες να απαγορεύσει στους ίδιους τους υπηκόους του την ελεύθερη άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης σε άλλο κράτος μέλος.

Κατά την Επιτροπή, επιδίωξη της Συνθήκης είναι ο υπήκοος κράτους μέλους, όπως ο εργοδότης του κατηγορούμενου στην κύρια δίκη που είναι εγκατεστημένος στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, κατά την άσκηση της οικονομικής του δραστηριότητας να μην παρεμποδίζεται στην επιλογή των υπαλλήλων του από ζητήματα όπως η ιθαγένεια των οδηγών των οχημάτων που χρειάζονται για τη δραστηριότητά του, δεδομένου ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν θα είχε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά μια γερμανική επιχείρηση η οποία απασχολεί γερμανό οδηγό. Έτσι η Επιτροπή θεωρεί ότι οι περιορισμοί του είδους αυτού, που απορρέουν από την απεριόριστη άσκηση της κυριαρχικής εξουσίας των κρατών μελών επί φορολογικών θεμάτων, θίγουν έμμεσα την πραγματική άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης, όπως το προβλέπει η Συνθήκη, καθόσον οι περιορισμοί αυτοί καθορίζουν την επιλογή των υπαλλήλων.

Ως συμπέρασμα η Επιτροπή παρατηρεί ότι είναι δυνατό να υποστηριχτεί ότι από τα κράτη μέλη μπορεί να ζητηθεί το πολύ να επιτρέψουν να κυκλοφορούν στους δρόμους τους οχήματα για επαγγελματική χρήση, ενώ δικαιούνται να επιβάλουν απόλυτη απαγόρευση όταν η άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας συνδέεται με ζητήματα όπως η μετάβαση στον τόπο εργασίας και η επιστροφή ή η επίσκεψη της οικογένειας που κατοικεί στην άλλη πλευρά των συνόρων. Εντούτοις, κατά την άποψη της Επιτροπής, μια τόσο στενή ερμηνεία της φορολογικής κυριαρχικής εξουσίας φαίνεται να αγνοεί την πραγματικότητα της καθημερινής ζωής από άποψη τόσο επαγγελματική όσο και προσωπική.

Η Επιτροπή δέχεται έτσι ότι στον τομέα αυτόν παρίσταται ανάγκη ο φορολογικός έλεγχος να στηρίζεται σε κάποιο τεκμήριο φοροδιαφυγής, θεωρεί όμως ότι το τεκμήριο αυτό δεν πρέπει να καταλήγει σε αποτελέσματα εντελώς δυσανάλογα προς το ατομικό πρόβλημα που τίθεται ούτε να παραβαίνει άλλους κανόνες του κοινοτικού δικαίου στο πλαίσιο του φορολογικού ελέγχου. Ως προς το σημείο αυτό αναφέρει την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Gaston Schul (Συλλογή 1982, σ. 1409, σκέψη 33) όπου έγινε δεκτό ότι:

«Η έννοια της κοινής αγοράς, όπως την όρισε με πάγια νομολογία του το Δικαστήριο, συνεπάγεται την απάλειψη όλων των εμποδίων στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, προκειμένου να συγχωνευτούν οι εθνικές αγορές σε μια ενιαία αγορά, διά της δημιουργίας συνθηκών παραπλησίων, κατά το δυνατό, με εκείνες της γνησίας εσωτερικής αγοράς. Των πλεονεκτημάτων της

αγοράς αυτής πρέπει να απολαύουν, εκτός από τους επαγγελματίες εμπόρους, και ιδιώτες που διενεργούν οικονομικές συναλλαγές πέραν των εθνικών συνόρων.»

Η Επιτροπή τονίζει επίσης ότι, προκειμένου να εξεταστεί η προκειμένη υπόθεση στο γενικό πλαίσιο των ζητημάτων που ανακύπτουν από αυτήν, διαπιστώνεται η ύπαρξη πραγματικής σύγκρουσης νόμων η οποία οφείλεται σε πολλές περιπτώσεις σε διπλό σύνδεσμο προς δύο διαφορετικές χώρες.

Διευκρινίζει επίσης ότι αν ενδεχομένως τα επιχειρήματα που προβάλλει στις παρατηρήσεις της παρέχουν το καθένα χωριστά αφορμή για κριτική, υπό την έννοια ότι τα πραγματικά περιστατικά εν προκειμένω δεν ανταποκρίνονται πλήρως προς τις τεχνικές προϋποθέσεις των άρθρων 34, 48 ή 52, όπως ερμηνεύονται και εφαρμόζονται μέχρι σήμερα, εντούτοις θεωρεί ότι η προκειμένη υπόθεση, η οποία αποτελεί παράδειγμα εξαιρετικά πιεστικού προβλήματος, αν εξεταστεί στο σύνολό της, παρουσιάζει ανάγλυφα μια πραγματική κατάσταση που δεν συμβιβάζεται με τα ίδια τα θεμέλια της κοινής αγοράς στο σύνολό της.

Λαμβάνοντας υπόψη ιδίως την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση «Cassis de Dijon» (υπόθεση 120/78, Jurispr. 1979, σ. 649, σκέψεις 8 και 14), προτείνει να δοθεί επομένως στο εθνικό δικαστήριο η ακόλουθη απάντηση:

«Κατά το παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, πρέπει να γίνονται δεκτά τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης ή την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο μέτρο που οι διατάξεις αυτές μπορούν να κριθούν απαραίτητες για να αντιμετωπιστούν ανάγκες που αφορούν ιδίως την αποτελεσματικότητα του φορολογικού ελέγχου.

Εντούτοις, η τυφλή απαγόρευση που επιβάλλεται στον κάτοικο κράτους να μην οδηγεί στο κράτος αυτό όχημα με άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος βαίνει πέρα του αναγκαίου προς το σκοπό αυτόν μέτρου και επομένως δεν μπορεί να υπερέχει των θεμελιωδών ελευθεριών που προβλέπει η Συνθήκη.».

III — Προφορική διαδικασία

Στη συνεδρίαση της 20ής Ιουνίου 1984, η δανική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Mikaelsen, και η Επιτροπή εκπροσωπούμενη από τον Haagsma, ανέπτυξαν προφορικά τις παρατηρήσεις τους και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους έθεσε το Δικαστήριο.

Ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 26ης Σεπτεμβρίου 1984.

## Σκεπτικό

1 Με Διάταξη της 30ής Μαΐου 1983, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιουλίου του ίδιου έτους, το Arrondissementsrechtbank του Arnhem υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία των διατάξεων της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο ποινικής δίκης που κινήθηκε κατά του κατηγορουμένου διότι παρέβη τις διατάξεις της ολλανδικής νομοθεσίας περί προσωρινής εισαγωγής εντός της Κοινότητας ορισμένων μεταφορικών μέσων.

3 Όπως προκύπτει από τη Διάταξη παραπομπής και από το φάκελο της υπόθεσης, η αποδιδομένη στον κατηγορούμενο παράβαση συνίσταται στο ότι κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 25 του ολλανδικού «Beschikking Vrijstellingen — Tariefbesluit 1960», οδηγούσε στις Κάτω Χώρες επιβατηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσεως με άδεια κυκλοφορίας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, το οποίο ανήκε σε ανθοκομική εμπορική επιχείρηση με έδρα το Saarbrücken της Γερμανίας, στην οποία εργαζόταν ως υπάλληλος, χωρίς να έχει καταβάλει τα τέλη εισαγωγής, αν και είχε τη συνήθη διαμονή του στις Κάτω Χώρες. Το αυτοκίνητο αυτό χρησιμοποιούνταν για την αγορά ανθέων στις Κάτω Χώρες, τα οποία προορίζονταν για παράδοση στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

4 Ενώπιον του Arrondissementsrechtbank του Arnhem ο κατηγορούμενος επικαλέστηκε τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ και υποστήριξε ότι είναι ασυμβίβαστη με το κοινοτικό δίκαιο η ανωτέρω εθνική νομοθεσία, η οποία απαγορεύει, επ' απειλή ποινικών κυρώσεων, στους κατοίκους των Κάτω Χωρών να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο με άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους, χωρίς να προβλέπεται εξαίρεση για την περίπτωση που ο οδηγός χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο αυτό για τις ανάγκες της εργασίας του χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής.

5 Το εθνικό δικαστήριο αναφέρθηκε πρώτον στην οδηγία 83/182 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), για να καταλήξει στο ότι, πέρα από το γεγονός ότι η οδηγία αυτή είναι μεταγενέστερη των πραγματικών περιστατικών που του αποδίδονται, ο κατηγορούμενος δεν μπορεί να στηριχθεί στην ανωτέρω οδηγία για να επικαλεστεί ατελή εισαγωγή.

6 Στη συνέχεια το εθνικό δικαστήριο αναφέρθηκε στην απόφαση της 9ης Οκτωβρίου 1980 (Carciati, 823/79, Jurispr. σ. 2773), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων επιτρέπουν να απαγορεύει η εθνική νομοθεσία, επ' απειλή ποινής, στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφος ενός κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα τα οποία έχουν υπαχθεί σε καθεστώς προσωρινής

εισαγωγής και έχουν επομένως απαλλαγεί από την καταβολή του φόρου προστιθέμενης αξίας.

7 Τέλος το εθνικό δικαστήριο επικαλέστηκε την απάντηση στη γραπτή ερώτηση 22/82, που υπέβαλε στις 17 Μαρτίου 1982 ένα μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (ΕΕ C 262, σ. 1). Στην απάντησή της η Επιτροπή, παραπέμποντας στην παραπάνω απόφαση του Δικαστηρίου, ανέφερε ότι η προσωρινή χρήση αλλοδαπού οχήματος από κάτοικο συγκεκριμένης χώρας δεν μπορεί να απαγορευτεί εφόσον δεν υπάρχει πρόθεση φοροδιαφυγής.

8 Επειδή το Arrondissementsrechtbank έκρινε ότι στην προκειμένη περίπτωση δεν υπήρχε πρόθεση φοροδιαφυγής εκ μέρους του κατηγορουμένου, ανέβαλε την έκδοση οριστικής απόφασης και υπέβαλε στο Δικαστήριο το προδικαστικό ερώτημα αν,

«ενόψει της παραπάνω απαντήσεως της Επιτροπής, συμβιβάζεται με τις διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων η εσωτερική νομοθεσία η οποία απαγορεύει, επ' απειλή ποινής, στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφος ενός κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα τα οποία διέπονται από κανονιστική ρύθμιση προσωρινής εισαγωγής και τα οποία συνεπώς έχουν εισαχθεί ατελώς, όταν η προσωρινή αυτή χρήση γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής».

9 Η ολλανδική κυβέρνηση προτείνει στο Δικαστήριο να ακολουθήσει τη νομολογία της παραπάνω απόφασης της 9ης Οκτωβρίου 1980 και συνεπώς για την απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα να μη ληφθούν υπόψη υποκειμενικά στοιχεία όπως η ύπαρξη ή μη πρόθεσης φοροδιαφυγής. Όχι μόνο η προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου δεν περιέχει καμιά επιφύλαξη επί του σημείου αυτού, αλλά επειδή είναι σχεδόν ανέφικτο οι εθνικές αρχές του κράτους εισαγωγής να εξακριβώσουν την πρόθεση φοροδιαφυγής, μια τέτοια εξαίρεση θα κατέληγε σε φοροδιαφυγή σε μεγάλη κλίμακα. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με την ολλανδική κυβέρνηση, η γενική απαγόρευση στους κατοίκους της χώρας εισαγωγής να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα που έχουν εισαχθεί ατελώς είναι αναγκαία, επειδή αποτελεί καθαυτή αποτελεσματικό μέσο για την πρόληψη της φοροδιαφυγής.

10 Στις προφορικές της παρατηρήσεις η δανική κυβέρνηση θεωρεί επίσης ότι οι έλεγχοι για να διαπιστωθεί κατά πόσο η χρήση αλλοδαπού αυτοκινήτου στο

κράτος εισαγωγής γίνεται ή όχι με πρόθεση φοροδιαφυγής συνεπάγονται σημαντικές πρακτικές δυσχέρειες, οι οποίες προστίθενται στη δυσχέρεια να προσδιοριστεί επακριβώς η πρόθεση αυτή. Προτείνει συνεπώς στο Δικαστήριο να ακολουθήσει τη νομολογία που στηρίζεται στην απόφαση Carciati, υπό την έννοια ότι η εθνική νομοθεσία που απαγορεύει χωρίς εξαιρέσεις στους κατοίκους του οικείου κράτους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητο με άδεια κυκλοφορίας άλλου κράτους είναι σύμφωνη προς την αρχή της αναλογικότητας, όπως δέχτηκε το Δικαστήριο στην παραπάνω απόφαση, και συνεπώς συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο. Κατά τη δανική κυβέρνηση, η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από τη μεταγενέστερη οδηγία 83/182 του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, η οποία εξαρτά τις φορολογικές απαλλαγές για προσωρινή εισαγωγή από την προϋπόθεση ότι το απαλλασσόμενο όχημα ούτε χρησιδανείζεται ούτε ενοικιάζεται ούτε εκχωρείται σε άλλον στο κράτος μέλος της προσωρινής εισαγωγής.

11 Η Επιτροπή θεωρεί ότι μια εθνική νομοθεσία σαν αυτή που περιγράφει εν προκειμένω το εθνικό δικαστήριο μπορεί να αποτελεί εμπόδιο για την άσκηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και των εργαζομένων, καθώς και του δικαιώματος εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ναι μεν το εμπόδιο αυτό είναι ανεκτό στο μέτρο που είναι απαραίτητο για να αντιμετωπιστούν ανάγκες που συνδέονται ιδίως με την αποτελεσματικότητα του φορολογικού ελέγχου όσον αφορά τις φορολογικές απαλλαγές κατά την εισαγωγή αυτοκινήτων, η απόλυτη όμως απαγόρευση, χωρίς καμιά εξαίρεση, που επιβάλλεται σε κάθε κάτοικο ενός κράτους μέλους να μην οδηγεί στο κράτος αυτό όχημα με άδεια κυκλοφορίας που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος είναι υπερβολική, διότι βαίνει πέραν του αναγκαίου προς το σκοπό αυτόν μέτρου και επομένως δεν μπορεί να υπερέχει των θεμελιωδών ελευθεριών που προβλέπει η Συνθήκη.

12 Πρέπει να παρατηρηθεί, πρώτον, ότι το προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο αφορά αποκλειστικά την περίοδο η οποία λήγει με την έναρξη της ισχύος της προαναφερθείσας οδηγίας 83/182 του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, η οποία ρυθμίζει τα σχετικά θέματα από την ημερομηνία αυτή.

13 Όπως έχει δεχτεί το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα απόφασή του της 9ης Οκτωβρίου 1980, μέχρι την ημέρα που άρχισε να ισχύει η νέα οδηγία τα κράτη μέλη είχαν διατηρήσει ευρεία εξουσία παρεμβάσεων στο θέμα της προσωρινής εισαγωγής, προκειμένου ακριβώς να αποτραπούν οι φοροδιαφυγές και, εφόσον τα μέτρα που είχαν ληφθεί για το σκοπό αυτόν δεν ήταν υπερβολικά, τότε συμβιβάζονταν με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Με την ίδια αυτή απόφαση το Δικαστήριο έκρινε ότι η απαγόρευση που επιβάλλει ένα κράτος μέλος στα πρόσωπα που κατοικούν στο έδαφός του να χρησι-

μοποιούν αυτοκίνητα που έχουν εισαχθεί προσωρινά ατελώς συνιστά αποτελεσματικό μέσο για την αποτροπή της φοροδιαφυγής και την εξασφάλιση της καταβολής των φόρων στη χώρα προορισμού των αγαθών. Τέλος, το Δικαστήριο δέχτηκε ότι εφόσον νομοθετικές διατάξεις σαν αυτές που εξετάστηκαν στην προαναφερθείσα υπόθεση έχουν αναγνωριστεί σύμφωνες προς τους κανόνες της κοινοτικής έννομης τάξης, δεν υπάρχουν επιχειρήματα που να μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση την εξουσία ενός κράτους μέλους να επιβάλλει ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση που δεν τηρείται η εθνική νομοθεσία.

14 Πρέπει να προστεθεί ότι τα όσα έχει δεχτεί η παραπάνω απόφαση δεν αίρονται από το γεγονός ότι η εθνική νομοθεσία δεν προβλέπει καμιά εξαίρεση όταν το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής. Πράγματι, η ρύθμιση η οποία αποβλέπει στην αποτροπή φοροδιαφυγής πρέπει κατ' ανάγκη να στηρίζεται σε αντικειμενικά και εξελέγξιμα κριτήρια. Αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση κριτηρίου που στηρίζεται στην πρόθεση του ενδιαφερόμενου ατόμου.

15 Μια τέτοια ρύθμιση δεν πρέπει εντούτοις να καταλήγει σε διπλή φορολογία. Πράγματι, όπως έχει δεχτεί το Δικαστήριο με την απόφασή του της 5ης Μαΐου 1982 (Schul, 15/81, Συλλογή σ. 1409), «ο φόρος προστιθεμένης αξίας που εισπράττει ένα κράτος μέλος κατά την εισαγωγή προϊόντων προελεύσεως άλλου κράτους μέλους, παραδιδομένων από ιδιώτη, ενώ δεν εισπράττεται τέτοιος φόρος κατά την παράδοση ομοειδών προϊόντων από ιδιώτη εντός του κράτους μέλους εισαγωγής, συνιστά εσωτερική φορολογία υψηλοτέρα εκείνης που πλήττει τα ομοειδή εγχώρια προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 95 της Συνθήκης, εφόσον δεν έχει ληφθεί υπόψη το εναπομένον μέρος του φόρου προστιθεμένης αξίας, το οποίο έχει καταβληθεί στο κράτος μέλος εξαγωγής και εξακολουθεί να παραμένει ενσωματωμένο στην αξία του προϊόντος κατά το χρόνο της εισαγωγής του».

16 Στο προδικαστικό ερώτημα επομένως που υπέβαλε το Arrondissementsrechtbank του Arnhem πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων δεν αντίκεινται στην επιβολή από την εθνική νομοθεσία απαγόρευσης, η οποία συνοδεύεται από ποινική κύρωση, σε όσους κατοικούν στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα που τελούν υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής και απαλλάσσονται επομένως από το φόρο προστιθέμενης αξίας, ακόμη και αν η νομοθεσία αυτή δεν εισάγει εξαιρέσεις για τις περιπτώσεις που η χρήση των οχημάτων αυτών γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής.

Επί των δικαστικών εξόδων

17 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η ολλανδική κυβέρνηση, η δανική κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπίπτοντος, που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα)

κρίνοντας επί του προδικαστικού ερωτήματος που του υπέβαλε με Διάταξη της 30ής Μαΐου 1983 το Arrondissementsrechtbank του Arnhem αποφαίνεται:

**Οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων δεν αντίκεινται στην επιβολή από την εθνική νομοθεσία απαγόρευσης, η οποία συνοδεύεται από ποινική κύρωση, σε όσους κατοικούν στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα οχήματα που τελούν υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής και απαλλάσσονται επομένως από το φόρο προστιθέμενης αξίας, ακόμη και αν η νομοθεσία αυτή δεν εισάγει εξαιρέσεις για τις περιπτώσεις που η χρήση των οχημάτων αυτών γίνεται χωρίς πρόθεση φοροδιαφυγής.**

Due Κακούρης

Everling Galmot Joliet

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Δεκεμβρίου 1984.

Κατ' εντολή
του γραμματέα

H. A. Rühl

Κύριος υπάλληλος διοικήσεως

Ο πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

O. Due