ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 6ης Ιουνίου 1990 *

Στην υπόθεση C-17/89,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Bundesfinanzhof προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Hauptzollamt Frankfurt am Main-Ost (κεντρικό τελωνείο της ανατολικής Φραγκφούρτης επί του Μάιν), καθού και αναιρεσείοντος,

και

Deutsche Olivetti GmbH, προσφεύγουσας και αναιρεσίβλητης,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 8 και 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1224/80 του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 1980, περί της δασμολογητέας αξίας των εμπορευμάτων (ΕΕ ειδ. έκδ. 02/008, σ. 218),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Zuleeg, πρόεδρο τμήματος, ασκούντα καθήκοντα προέδρου, R. Joliet και G. C. Rodríguez Iglesias, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: G. Tesauro
γραμματέας: J.-G. Giraud

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Deutsche Olivetti GmbH, εκπροσωπούμενη από τον δικηγόρο Φραγκφούρτης Dirk Krüger,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον νομικό της σύμβουλο Jörn Sack, επικουρούμενο από τον δικηγόρο Στρασβούργου Jean Imbach,

έχοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 7ης Φεβρουαρίου 1990,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Μαρτίου 1990,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με Διάταξη της 14ης Δεκεμβρίου 1988, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Ιανουαρίου 1989, το Bundesfinanzhof υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του κανονισμού (ΕΟΚ) 1224/80 του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 1980, περί δασμολογητέας αξίας των εμπορευμάτων (ΕΕ ειδ. έκδ. 02/008, σ. 218, στο εξής: κανονισμός περί δασμολογητέας αξίας).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της εταιρίας Deutsche Olivetti GmbH (στο εξής: Olivetti) και του Hauptzollamt Frankfurt (στο εξής: HZA) σχετικής με τον υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς που αφορούσαν την εισαγωγή εμπορευμάτων που πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 1982.

3 Μετά την αγορά των εμπορευμάτων αυτών στο Χονγκ Κονγκ, η Olivetti συμφώνησε με εταιρία μεταφορών ενιαίο ναύλο για τη μεταφορά τους από το Χονγκ Κονγκ μέχρι τη Φραγκφούρτη. Τα εμπορεύματα αυτά συσκευασμένα εντός εμπορευματοκιβωτίου μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης μέχρι το Αμβούργο, κατόπιν δε διά ξηράς μέχρι τη Φραγκφούρτη.

4 Σύμφωνα με τα άρθρα 3, παράγραφος 1, και 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, η Olivetti, κατά την τελωνειακή διασάφηση, προσέθεσε στην πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα για τα εμπορεύματα τιμή τα έξοδα μεταφοράς και ασφαλίσεως μέχρι το σημείο εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας. Τα δηλωθέντα έξοδα υπολογίστηκαν βάσει του τιμολογίου που συνήθως εφαρμόζει ιδιωτική επιχείρηση θαλασσίων μεταφορών για τη διαδρομή Χονγκ Κονγκ-Αμβούργο.

5 Κατόπιν ελέγχου, το HZA προέβη σε νέο υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς και ζήτησε από την Olivetti την καταβολή προσθέτου δασμού. Το HZA παρέπεμψε στο άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, το οποίο ορίζει ότι:

« Όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με το ίδιο μέσο μεταφοράς μέχρις ενός σημείου που ευρίσκεται πέρα από τον τόπο εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητος, τα έξοδα μεταφοράς κατανέμονται κατ' αναλογία προς τη διανυόμενη απόσταση εκτός και εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητος, εκτός αν παρέχεται στην τελωνειακή υπηρεσία απόδειξη των εξόδων που επραγματοποιήθησαν, βάσει υποχρεωτικού και γενικού τιμολογίου, για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι του τόπου εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητος. »

6 Το HZA κατένειμε, κατά συνέπεια, τα έξοδα μεταφοράς που πράγματι κατέβαλε η Olivetti, κατ' αναλογία της αποστάσεως που διανύθηκε εκτός και εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Κατόπιν, το ποσοστό που αντιπροσώπευε την απόσταση που διανύθηκε μεταξύ Αμβούργου και Φραγκφούρτης διπλασιάστηκε λόγω του μεγαλύτερου ύψους των μεταφορικών εξόδων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

7 Η Olivetti άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Finanzgericht. Προς στήριξη της προσφυγής της ισχυρίστηκε ότι το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), έχει εφαρμογή μόνο επί των εμπορευμάτων που « μεταφέρονται με το ίδιο μέσο μεταφοράς μέχρις ενός σημείου που ευρίσκεται πέρα από τον τόπο εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητος », ενώ στην παρούσα υπόθεση τα εμπορεύματα μεταφέρθηκαν, καταρχάς, διά θαλάσσης και, κατόπιν, διά ξηράς.

8 Αφού το Finanzgericht δέχθηκε την προσφυγή της Olivetti, το HZA άσκησε αναίρεση ενώπιον του Bundesfinanzhof, ισχυριζόμενο ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο έπρεπε να θεωρηθεί ως « μέσο μεταφοράς ».

9 Προς επίλυση αυτής της διαφοράς, το Bundesfinanzhof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

« Βάσει ποίων κριτηρίων πρέπει να καθοριστούν τα έξοδα μεταφοράς τα οποία, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του κανονισμού (ΕΟΚ) 1224/80, πρέπει να συνυπολογίζονται στην, κατά το άρθρο 3, πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή, όταν στο πλαίσιο των όρων παραδόσεως fob ο εισαγωγέας κατέβαλε ενιαία τιμή για τη μεταφορά μέχρι σημείου του εδάφους της Κοινότητας ευρισκομένου πέραν του σημείου εισόδου εντός αυτής; Έχει σχετικώς σημασία ότι το εμπόρευμα, που εισήχθη με εμπορευματοκιβώτιο, μεταφέρθηκε καθ' όλη τη διαδρομή με το ίδιο εμπορευματοκιβώτιο; »

10 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται διεξοδικώς τα πραγματικά περιστατικά και το κανονιστικό πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, καθώς και οι γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο. Τα στοιχεία αυτά της δικογραφίας δεν επαναλαμβάνονται κατωτέρω παρά μόνο καθόσον απαιτείται για τη συλλογιστική του Δικαστηρίου.

11 Όπως προκύπτει από τη δικογραφία, το Bundesfinanzhof με τα ερωτήματά του ζητεί να διευκρινιστεί αν η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να θεωρηθεί ως « μέσο μεταφοράς », κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας και, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, να διευκρινιστεί, κατόπιν, πώς πρέπει να υπολογίζονται τα κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), έξοδα μεταφοράς στην περίπτωση που ο εισαγωγέας έχει καταβάλει ενιαία τιμή για τη μεταφορά μέχρις ενός σημείου ευρισκομένου πέραν του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, όταν βεβαίως τα εμπορεύματα έχουν μεταφερθεί με περισσότερα του ενός και διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Επί του πρώτου ερωτήματος

12 Επιβάλλεται, καταρχάς, να υπογραμμιστεί ότι κατά το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, « η δασμολογητέα αξία των εισαγομένων

εμπορευμάτων δεν περιλαμβάνει τα έξοδα μεταφοράς μετά την εισαγωγή στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητος, υπό τον όρο ότι τα έξοδα αυτά διακρίνονται από την πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα για τα εισαγόμενα εμπορεύματα τιμή ». Η διάταξη αυτή επαναλαμβάνει τον κανόνα των άρθρων 3, παράγραφος 1, και 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), κατά τον οποίο η συναλλακτική αξία των εμπορευμάτων αυξάνει κατά τα έξοδα μεταφοράς μέχρι το σημείο εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας.

13 Η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 15 περιέχει ειδικές διατάξεις περί υπολογισμού των εξόδων μεταφοράς εντός της Κοινότητας, στην περίπτωση που τα έξοδα αυτά δεν διακρίνονται σαφώς από τα έξοδα μεταφοράς εκτός της Κοινότητας. Κατά το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), τα έξοδα μεταφοράς κατανέμονται ανάλογα με την απόσταση που διανύθηκε εκτός και εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, στην περίπτωση μεταφοράς των εμπορευμάτων με το ίδιο μέσο μεταφοράς.

14 Η κατ' αναλογία κατανομή των εξόδων προϋποθέτει ότι ο ίδιος ναύλος ή, εν πάση περιπτώσει, ναύλοι που δεν διαφέρουν αισθητά ισχύουν για το σύνολο της διαδρομής. Στις περιπτώσεις αυτές, το ποσοστό της συνολικής διαδρομής που αντιπροσωπεύει η εκτός της Κοινότητας διαδρομή αντιστοιχεί στο ποσοστό των συνολικών εξόδων που καταβλήθηκαν για την εκτός της Κοινότητας μεταφορά. Αντιθέτως, σε περίπτωση χρησιμοποιήσεως πολλών μέσων μεταφοράς και, κατά συνέπεια, εφαρμογής διαφόρων ναύλων, δεν υφίσταται πλέον απευθείας σύνδεσμος μεταξύ του ποσοστού της συνολικής αποστάσεως που αντιπροσωπεύει η εκτός Κοινότητας διαδρομή και του ποσοστού των αναλογούντων εξόδων. Στην περίπτωση αυτή, η κατανομή των εξόδων ανάλογα με τη διανυθείσα απόσταση θα κατέληγε σε αυθαίρετες και πλασματικές τιμές, πράγμα που ρητώς απαγορεύει το άρθρο 2, παράγραφος 4, στοιχείο ζ), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας.

15 Κατά συνέπεια, η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο δεν συνιστά μέσο μεταφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, καθόσον μπορεί να πραγματοποιηθεί με διαφόρους τρόπους (οδικώς, αεροπορικώς, σιδηροδρομικώς ή ατμοπλοϊκώς), τα δε έξοδα μεταφοράς ποικίλλουν ανάλογα με το επιλεγόμενο μέσο μεταφοράς.

16 Κατά συνέπεια, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως « μέσο μεταφοράς », κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

17 Επιβάλλεται να τονιστεί ότι, ελλείψει περισσότερο λεπτομερούς κανονιστικής ρυθμίσεως, τα έξοδα μεταφοράς εκτός Κοινότητας, τα οποία, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, περιλαμβάνονται στη δασμολογητέα αξία των εμπορευμάτων, πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 3, του κανονισμού, κατά τρόπο σύμφωνο προς τις αρχές και τις γενικές διατάξεις της συμφωνίας περί εφαρμογής του άρθρου VII της γενικής συμφωνίας περί δασμών και εμπορίου (που δημοσιεύθηκε ως παράρτημα της αποφάσεως 80/271/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Δεκεμβρίου 1979, περί συνάψεως των πολυμερών συμφωνιών που απορρέουν από τις εμπορικές διαπραγματεύσεις 1973-1979, ΕΕ ειδ. έκδ. 11/019, σ. 3, στο εξής: συμφωνία) και του άρθρου VII της γενικής συμφωνίας περί δασμών και εμπορίου και βάσει των εντός της Κοινότητας διαθεσίμων στοιχείων.

18 Από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της συμφωνίας προκύπτει ότι τα κριτήρια βάσει των οποίων πρέπει να καθορίζεται η δασμολογητέα αξία πρέπει να είναι απλά, δίκαια και σύμφωνα με την εμπορική πρακτική.

19 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, βάσει αυτών των σκέψεων, ο υπολογισμός των εξόδων μεταφοράς μέχρι του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας πρέπει να γίνεται αφού προηγουμένως καθοριστεί η τιμή που συμφωνήθηκε, ή που γενικώς ισχύει, για τη διαδρομή που ακολούθησαν τα εμπορεύματα εντός της Κοινότητας, αφαιρουμένης, κατόπιν, της τιμής αυτής από τα γενικά έξοδα μεταφοράς που πράγματι κατέβαλε ή πρόκειται να καταβάλει ο εισαγωγέας.

20 Τη μέθοδο αυτή απέκλεισε προσωρινώς το αιτούν δικαστήριο λόγω των στρεβλώσεων που θα μπορούσαν να προκύψουν, δεδομένου ότι το ανά μονάδα πραγματικό κόστος μεταφοράς μειώνεται, κατά κανόνα, όσο η απόσταση μεγαλώνει. Πρέπει, ωστόσο, να τονιστεί ότι το επιχείρημα αυτό ισχύει κυρίως στην περίπτωση που η διαδρομή δεν έχει διακοπεί και έχει πραγματοποιηθεί με ένα και μόνο μεταφορικό μέσο, περίπτωση στην οποία ειδικώς αναφέρεται το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας. Όπως, όμως, προκύπτει από την απάντηση στο πρώτο ερώτημα αυτό δεν συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση.

21 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το κριτήριο που προτείνει η Επιτροπή είναι σύμφωνο προς τον κανονισμό περί δασμολογητέας αξίας και μπορεί να εφαρμοστεί για τον καθορισμό των εξόδων μεταφοράς που πρέπει να περιλαμβάνονται στη δασμολογητέα αξία.

22 Στο σκεπτικό της Διατάξεως περί παραπομπής, το Bundesfinanzhof θέτει, επίσης, το ερώτημα αν η συναλλακτική αξία πρέπει να αυξάνει κατά τα έξοδα της εκτός Κοινότητας μεταφοράς, που καθορίζονται βάσει του συνήθως ισχύοντος για το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς τιμολογίου.

23 Επιβάλλεται, σχετικώς, να τονιστεί ότι προτιμήθηκε ρητώς η λύση αυτή στο άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο γ), του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας για τον υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς στην περίπτωση που η μεταφορά πραγματοποιείται δωρεάν ή με τα μέσα μεταφοράς του αγοραστή. Η λύση αυτή μπορεί, επίσης, να εφαρμοστεί, κατ' αναλογία, στην περίπτωση στην οποία αναφέρεται το δεύτερο ερώτημα.

24 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα δύο κριτήρια που εξετάστηκαν ανωτέρω λαμβάνουν υπόψη τις συνήθως εφαρμοζόμενες τιμές για το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς. Και στις δύο περιπτώσεις πρόκειται, συνεπώς, για υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς βάσει των διαθεσίμων εντός της Κοινότητας στοιχείων. Στις εθνικές αρχές εναπόκειται να επιλέξουν το κριτήριο εκείνο βάσει του οποίου αποφεύγεται η διαμόρφωση αυθαιρέτων και πλασματικών αξιών.

25 Συνεπώς, στο δεύτερο ερώτημα επιβάλλεται να δοθεί ως απάντηση ότι, οσάκις ο εισαγωγέας καταβάλλει ενιαία τιμή για τη μεταφορά μέχρις ενός σημείου ευρισκομένου πέραν του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, τα δε εμπορεύματα μεταφέρονται με περισσότερα και διαφορετικά μέσα μεταφοράς, τα κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του εν λόγω κανονισμού έξοδα μεταφοράς πρέπει να υπολογίζονται είτε δι' αφαιρέσεως, από τα πράγματι καταβληθέντα ή καταβλητέα έξοδα, του κόστους μεταφοράς εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, το οποίο καθορίζεται βάσει των συνήθως εφαρμοζομένων τιμολογίων, είτε δι' απευθείας καθορισμού των εξόδων μεταφοράς μέχρι του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, βάσει των συνήθως εφαρμοζομένων τιμολογίων. Στις εθνικές αρχές εναπόκειται να επιλέξουν το προσφορότερο κριτήριο προκειμένου να αποφεύγονται αυθαίρετες και πλασματικές τιμές.

Επί των δικαστικών εξόδων

26 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία κατέθεσε παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει, έναντι των διαδίκων 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 το Bundesfinanzhof, με Διάταξη της 14ης Δεκεμβρίου 1988, αποφαίνεται:

1) Η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως « μέσο μεταφοράς », κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού (ΕΟΚ) 1224/80 του Συμβουλίου, της 28ης Μαΐου 1980, περί δασμολογητέας αξίας (ΕΕ L 134, σ. 1).

2) Οσάκις ο εισαγωγέας καταβάλλει ενιαία τιμή για τη μεταφορά μέχρις ενός σημείου ευρισκομένου πέραν του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, τα δε εμπορεύματα μεταφέρονται με περισσότερα και διαφορετικά μέσα μεταφοράς, τα κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του εν λόγω κανονισμού έξοδα μεταφοράς πρέπει να υπολογίζονται είτε δι' αφαιρέσεως, από τα πράγματι καταβληθέντα ή καταβλητέα έξοδα, του κόστους μεταφοράς εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, το οποίο καθορίζεται βάσει των συνήθως εφαρμοζομένων τιμολογίων, είτε δι' απευθείας καθορισμού των εξόδων μεταφοράς μέχρι του σημείου εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, βάσει των συνήθως εφαρμοζομένων τιμολογίων. Στις εθνικές αρχές εναπόκειται να επιλέξουν το προσφορότερο κριτήριο προκειμένου να αποφεύγονται αυθαίρετες και πλασματικές τιμές.

Zuleeg Joliet Rodríguez Iglesias

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 6 Ιουνίου 1990.

Ο γραμματέας

J.-G. Giraud

Ο πρόεδρος τμήματος,
ασκών καθήκοντα προέδρου του πρώτου τμήματος

M. Zuleeg