Η κατ' αναλογία κατανομή των εξόδων, βάσει της αποστάσεως που διανύθηκε εκτός και εντός της Κοινότητας, όπως προβλέπει το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του εν λόγω κανονισμού, όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με το « ίδιο μέσο μεταφοράς » αποκλείεται στην περίπτωση χρησιμοποιήσεως περισσοτέρων μέσων μεταφοράς και, συνεπώς, εφαρμογής διαφορετικών τιμολογίων. Η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο, δεδομένου ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί με διαφόρους τρόπους, τα δε έξοδα μεταφοράς ποικίλλουν ανάλογα με το επιλεγόμενο μέσο μεταφοράς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως « μέσο μεταφοράς » κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση C-17/89 *

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

Η Olivetti αγόρασε υπολογιστικές μηχανές παραδοτέες « fob Χονγκ Κονγκ ». Ακολούθως συμφώνησε ενιαίο ναύλο [5 583,03 γερμανικών μάρκων (DM)] με γερμανική εταιρία μεταφορών για τη μεταφορά από το Χονγκ Κονγκ στη Φραγκφούρτη. Τα εμπορεύματα, τα οποία ήταν τοποθετημένα σε εμπορευματοκιβώτιο, μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης μέχρι το Αμβούργο και, κατόπιν, διά ξηράς μέχρι τη Φραγκφούρτη.

Στην δήλωση της τελωνειακής αξίας η Olivetti προσέθεσε στην πράγματι καταβληθείσα για τα εμπορεύματα τιμή (τη « συναλλακτική αξία »), τα έξοδα μεταφοράς και ασφαλίσεως μέχρι το σημείο εισόδου των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, κατά τα άρθρα 3 και 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), του κανονισμού. Υπολόγισε τα έξοδα μεταφοράς σε 3 624,32 DM, βάσει του τιμολογίου της εταιρίας θαλασσίων μεταφορών Evergreen Container Line.

Με απόφαση της 30ής Μαΐου 1984 και κατόπιν ελέγχου που πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Olivetti, το Hauptzollamt ζήτησε την καταβολή προσθέτου δασμού. Προέβη σε νέο υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς βάσει του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού το οποίο ορίζει:

« 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. »

Ο συνολικός ναύλος που κατέβαλε η Olivetti για τη μεταφορά κατανεμήθηκε κατ' αναλογία

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

της αποστάσεως που διανύθηκε εντός και εκτός της Κοινότητας (18 305 χιλιόμετρα: 510 χιλιόμετρα). Η απόσταση που διανύθηκε μεταξύ Αμβούργου και Φραγκφούρτης αντιπροσωπεύει το 2,70 % του συνόλου της διαδρομής. Επί του ποσοστού αυτού εφαρμόστηκε συντελεστής 2, λόγω των αυξημένων εξόδων μεταφοράς υπό μορφή μεμονωμένων προϊόντων εντός της Κοινότητας, με αποτέλεσμα το ποσοστό του ναύλου για την κοινοτική διαδρομή να ανέλθει σε 5,40 % και για τη διαδρομή εκτός Κοινότητας σε 94,60 % (δηλαδή 5 281,55 DM). Δεδομένου ότι το ποσό αυτό υπερβαίνει κατά 1 657,23 DM το ποσό που είχε δηλωθεί, επιβλήθηκε πρόσθετος δασμός 240,40 DM.

Η Olivetti προσέβαλε την απόφαση αυτή ενώπιον του Finanzgericht, υποστηρίζοντας ότι το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του κανονισμού, το οποίο προβλέπει την αναλογική κατανομή των εξόδων μεταφοράς, έχει εφαρμογή μόνο όταν τα εμπορεύματα μεταφέρονται με «το ίδιο μέσο μεταφοράς» μέχρι σημείου ευρισκόμενου πέραν του σημείου εισόδου στην Κοινότητα. Στην προκειμένη περίπτωση, τα εμπορεύματα έφθασαν μέχρι το Αμβούργο διά θαλάσσης, κατόπιν δε η μεταφορά τους συνεχίστηκε διά ξηράς. Πρέπει, συνεπώς, να ληφθούν ως βάση οι γενικώς ισχύοντες ναύλοι για τις θαλάσσιες μεταφορές. Το Finanzgericht δικαίωσε την Olivetti υπογραμμίζοντας ότι εφόσον τα εμπορεύματα μεταφορτώθηκαν προφανώς από το εμπορευματοκιβώτιο στο Αμβούργο, δεν είναι δυνατόν να υποστηρίζεται ότι η μεταφορά τους πραγματοποιήθηκε με εμπορευματοκιβώτιο χωρίς καμία διακοπή.

Το Hauptzollamt άσκησε αναίρεση ενώπιον του Bundesfinanzhof, προβάλλοντας παραβίαση διαδικαστικών κανόνων εκ μέρους του Finanzgericht. Κατά την άποψή του, δεν αποδείχθηκε ότι τα εμπορεύματα εκφορτώθηκαν στο Αμβούργο. Πράγματι, οι μηχανές παρέμειναν στο ίδιο εμπορευματοκιβώτιο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής από το Χονγκ Κονγκ μέχρι τη Φραγκφούρτη. Υποστήριξε, επίσης, ότι το Finanzgericht στηρίχθηκε σε πεπλανημένη ερμηνεία της έννοιας του «μέσου μεταφοράς», που περιέχεται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού, καθώς και ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να θεωρηθεί ως «ίδιο μέσο μεταφοράς».

Η Olivetti αντέταξε ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο δεν συνιστά «μέσο μεταφοράς»· δεν έχει, συνεπώς, σημασία αν τα εμπορεύματα εκφορτώθηκαν στο Αμβούργο.

Το Bundesfinanzhof φρονεί ότι για τον υπολογισμό των εξόδων μεταφοράς πρέπει να εκληφθεί ως βάση το ποσό που πράγματι κατέβαλε η Olivetti για τη διαδρομή από το Χονγκ Κονγκ έως τη Φραγκφούρτη, αφαιρουμένων από το ποσό αυτό των εξόδων που αφορούν τη διαδρομή εντός της Κοινότητας. Το ζήτημα είναι βάσει ποίων κριτηρίων πρέπει να πραγματοποιηθεί η αφαίρεση των εξόδων αυτών.

Το Bundesfinanzhof έκρινε ότι το άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού, κατά το οποίο η δασμολογητέα αξία δεν περιλαμβάνει τα έξοδα μεταφοράς μετά από την είσοδο του εμπορεύματος στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι τα έξοδα αυτά διακρίνονται από την τιμή που καταβλήθηκε για τα εμπορεύματα, δεν έχει εφαρμογή, καθόσον αναφέρεται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η καταβληθείσα τιμή περιλαμβάνει τα έξοδα μεταφοράς (τιμή caf). Έκρινε, ωστόσο, ότι το άρθρο 15, παράγραφος 2, έχει, καταρχήν, εφαρμογή στην περίπτωση κατά την οποία τα έξοδα μεταφοράς έχουν προστεθεί στην καταβληθείσα τιμή (περίπτωση κατά την οποία δεν έχει, συνεπώς, εφαρμογή το άρθρο 15, παράγραφος 1).

Ανέκυψε, ακολούθως, το ζήτημα αν η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο αποτελεί «μέσο μεταφοράς», κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2 (έστω και εάν ληφθεί ως δεδομένο ότι η μεταφορά πραγματοποιήθηκε με το ίδιο εμπορευματοκιβώτιο, χωρίς διακοπή, από το Χονγκ Κονγκ έως τη Φραγκφούρτη).

Το Bundesfinanzhof φρονεί ότι ο όρος αυτός αναφέρεται στο μεταφορικό μέσο (πλοίο, αεροπλάνο, κλπ.) με το οποίο πραγματοποιήθηκε η μεταφορά. Κατά συνέπεια, ακόμα και αν το εμπορευματοκιβώτιο θεωρηθεί ως μεταφορικό μέσο, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικό μέσο μεταφοράς. Θα ήταν, εξάλλου, παράλογη η κατ' αναλογία κατανομή των εξόδων στην περίπτωση που η μεταφορά πραγματοποιήθηκε με το ίδιο εμπορευματοκιβώτιο, αλλά με διαφορετικά μέσα μεταφοράς, το κόστος των οποίων παρουσιάζει σημαντικές διαφορές.

Συνεπώς, αν το άρθρο 15, παράγραφος 2, δεν έχει απευθείας εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση, πρέπει να αναζητηθούν άλλα κριτήρια για τον υπολογισμό του ποσού που πρέπει να προστεθεί στην πληρωθείσα τιμή, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε). Το Bundesfinanzhof εξέτασε σχετικώς τρεις δυνατότητες· πρώτον, την κατ' αναλογία εφαρμογή του άρθρου 15, παράγραφος 2, που αντιστοιχεί στη μέθοδο που εφάρμοσε το Hauptzollamt και η οποία συνίσταται στην κατανομή των εξόδων κατ' αναλογία της αποστάσεως που διανύθηκε εκτός και εντός του εδάφους της Κοινότητας και στην εφαρμογή διορθωτικού συντελεστή που να λαμβάνει υπόψη το διαφορετικό κόστος των δύο συγκεκριμένων μέσων μεταφοράς. Η δεύτερη λύση είναι εκείνη που προτείνει η Olivetti: ελλείψει δεσμευτικού και γενικού τιμολογίου, μπορεί να ληφθεί υπόψη τιμολόγιο που να αντανακλά τις συνήθως εφαρμοζόμενες για τη συγκεκριμένη διαδρομή τιμές. Τέλος, το Bundesfinanzhof εξετάζει τη δυνατότητα αφαιρέσεως από την τιμή που κατέβαλε η Olivetti των εξόδων που αφορούν τη διαδρομή Αμβούργο-Φραγκφούρτη, βάσει του ισχύοντος γερμανικού τιμολογίου. Απορρίπτει, ωστόσο, τη λύση αυτή, η οποία θα είχε ως συνέπεια τη στρέβλωση των εξόδων που αφορούν την εκτός της Κοινότητας διαδρομή, δεδομένου ότι τα έξοδα ανά μονάδα αποστάσεως μειώνονται γενικώς όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση.

Το Bundesfinanzhof, με Διάταξη της 14ης Δεκεμβρίου 1988, η οποία πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Ιανουαρίου 1989, αποφάσισε να ζητήσει από το Δικαστήριο να αποφανθεί προδικαστικώς επί των ακολούθων ερωτημάτων:

« 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; »

II — Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

Κατά το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις στις 24 Απριλίου 1989 η Deutsche Olivetti GmbH, εκπροσωπούμενη από τον δικηγόρο Dirk Krüger, και στις 21 Απριλίου 1989 η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον νομικό της σύμβουλο Jörn Sack, επικουρούμενο από τον δικηγόρο Στρασβούργου Jean Imbach.

Το Δικαστήριο, κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

III — Σύνοψη των γραπτών παρατηρήσεων που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

— Ως προς τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο

Η *Olivetti* και η *Επιτροπή* υποστηρίζουν ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο δεν αποτελεί « μέσο μεταφοράς », κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, σημείο α), του κανονισμού και ότι, κατά συνέπεια, η διάταξη αυτή δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση.

Η *Επιτροπή* παρατηρεί ότι η εφαρμογή του άρθρου 15, παράγραφος 2, σημείο α), η οποία στηρίζεται στην αρχή ότι πρέπει να εφαρμόζεται η ίδια τιμή για ολόκληρη τη διαδρομή, καταλήγει σε αυθαίρετες συνέπειες, λόγω των τεραστίων διαφορών που υπάρχουν μεταξύ της μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου με πλοίο ή με αεροπλάνο.

Η *Olivetti* υποστηρίζει ότι δεν πρέπει, επίσης, να θεωρηθεί ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτιο αποτελεί μέσο μεταφοράς, με συνέπεια την κατ' αναλογία εφαρμογή του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), λόγω των ανακριβειών που θα προέκυπταν.

— Ως προς τα κριτήρια βάσει των οποίων πρέπει να υπολογίζονται τα έξοδα μεταφοράς

Η *Olivetti* τονίζει, καταρχάς, ότι σκοπός του κανονισμού είναι η θέσπιση δικαίου, ενιαίου και ουδέτερου συστήματος υπολογισμού της τελωνειακής αξίας. Προς τον σκοπό αυτό, το άρθρο 2, παράγραφος 4, στοιχείο ζ), του κανονισμού απαγορεύει τον υπολογισμό της τελωνειακής αξίας βάσει αυθαιρέτων ή πλασματικών τιμών· αντιθέτως, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, κάθε στοιχείο που προστίθεται στην πράγματι καταβληθείσα τιμή, όπως τα έξοδα μεταφοράς, πρέπει να στηρίζεται αποκλειστικώς σε αντικειμενικά και δυνάμενα να εκφρασθούν ποσοτικώς στοιχεία. Συνεπώς, οι τελωνειακές υπηρεσίες δεν έχουν το δικαίωμα να υπολογίζουν οι ίδιες την αξία των εμπορευμάτων ούτε να απαιτούν από εκείνους που υποβάλλουν τελωνειακή δήλωση να δηλώνουν τις κατ' αυτόν τον τρόπο υπολογισθείσες αξίες.

Η Olivetti υποστηρίζει ότι η τελωνειακή της δήλωση στηριζόταν πράγματι επί στοιχείων αντικειμενικών και δυναμένων να εκφρασθούν ποσοτικώς. Κατέβαλε 126 δολάρια ΗΠΑ/m^3 για τη διαδρομή από το Χονγκ Κονγκ έως τη Φραγκφούρτη και δήλωσε ποσό 85 δολαρίων ΗΠΑ/m^3 ως ναύλο θαλασσίας μεταφοράς, βάσει εγγράφου της εταιρίας που ανέλαβε τη μεταφορά. Φρονεί, συνεπώς, ότι, εφόσον προέβη σε ακριβή δήλωση των εξόδων μεταφοράς, δεν υπήρχε λόγος να πραγματοποιηθεί ο υπολογισμός στον οποίο προέβη το Hauptzollamt. Εάν το Hauptzollamt είχε αμφιβολίες ως προς το δηλωθέν ποσό, είχε την δυνατότητα, κατά το άρθρο 10 του κανονισμού, να προβεί σε ελέγχους επί της μεταφορικής εταιρίας.

Εν πάση περιπτώσει, η λύση που επελέγη και, ιδίως, ο διορθωτικός συντελεστής που εφάρμοσε το Hauptzollamt συνεπάγονται, κατά την Olivetti, τη χρησιμοποίηση αυθαιρέτων ή πλασματικών κριτηρίων εκτιμήσεως τα οποία, κατά τις διατάξεις του κανονισμού, είναι απαράδεκτα. Δεδομένου ότι οι συντελεστές καθορίζονται κατόπιν διαπραγματεύσεων μεταξύ του τελωνειακού γραφείου και του δηλούντος, οι δασμολογητέες αξίες μπορεί να παρουσιάζουν διαφορές και για περιπτώσεις ανάλογες.

Κατά συνέπεια, η Olivetti προτείνει να δοθεί η ακόλουθη απάντηση στο πρώτο ερώτημα:

« Στην περίπτωση που τα έξοδα μεταφοράς έχουν υπολογισθεί με ενιαίο συντελεστή, η δε

εισαγωγή δεν έχει πραγματοποιηθεί με το ίδιο μέσο μεταφοράς, τα έξοδα μεταφοράς που πράγματι καταβλήθηκαν μέχρι το σημείο εισόδου στην Κοινότητα πρέπει, κατά τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 3 και 8 του κανονισμού περί δασμολογητέας αξίας, να προστίθενται στην τιμή των εμπορευμάτων, κατά τον καθορισμό της δασμολογητέας αξίας.

Το άρθρο 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), του εν λόγω κανονισμού έχει εφαρμογή μόνο όταν τα εισαχθέντα εμπορεύματα μεταφέρθηκαν με το ίδιο μέσο μεταφοράς και πέραν του σημείου εισόδου στην Κοινότητα. »

Οι παρατηρήσεις της *Επιτροπής* επί του θέματος αυτού στηρίζονται στο άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού, το οποίο ορίζει ότι η δασμολογητέα αξία δεν περιλαμβάνει τα έξοδα μεταφοράς μετά από το σημείο εισόδου στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, υπό τον όρο ότι τα έξοδα αυτά διακρίνονται από τη συναλλακτική αξία των εμπορευμάτων. Ωστόσο, η διάταξη αυτή, η εφαρμογή της οποίας δεν περιορίζεται, αντιθέτως προς την άποψη του Bundesfinanzhof, στις πωλήσεις caf, δεν συμβάλλει πολύ στην επίλυση της παρούσας διαφοράς.

Δεδομένου ότι αποκλείεται η εφαρμογή του άρθρου 15, παράγραφος 2, στοιχείο α), δεν απομένει παρά η εφαρμογή του άρθρου 2, παράγραφος 3, του κανονισμού, το οποίο ορίζει ότι αν η δασμολογητέα αξία των εμπορευμάτων δεν μπορεί να καθοριστεί κατ' εφαρμογήν των άρθρων 3 έως 7, καθορίζεται με εύλογο τρόπο, σύμφωνο προς τις αρχές και τις γενικές διατάξεις του άρθρου VII της γενικής συμφωνίας δασμών και εμπορίου (GATT) (βλέπε ABl. L 71 της 17.3.1980, σ. 1).

Η Επιτροπή δέχεται ότι το άρθρο αυτό αφορά ρητώς μόνο τον καθορισμό της συναλλακτικής αξίας, φρονεί, όμως, ότι, λόγω νομικού κενού, έχει επίσης εφαρμογή και επί των λοιπών στοιχείων της δασμολογητέας αξίας. Τόσο η συμφωνία όσο και ο κανονισμός αποβλέπουν στον καθορισμό της δασμολογητέας αξίας βάσει των πραγματικών τιμών και όχι βάσει πλασματικών αξιών.

Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή θεωρεί ότι το ποσό που δήλωσε η Olivetti δεν είναι εύλογο, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 3. Κατά την άποψή της, το ποσό αυτό στηρίζεται σε τιμολόγιο το οποίο δεν ήταν δεσμευτικό και το οποίο δεν ελάμβανε καθόλου υπόψη τα έξοδα που έπρεπε να καταβληθούν στην εταιρία μεταφοράς για τις υπηρεσίες που προσέφερε.

Έχοντας υπόψη ότι το άρθρο 2, παράγραφος 3, αναφέρεται ρητώς « στα διαθέσιμα στοιχεία εντός της Κοινότητας », η Επιτροπή θεωρεί ότι θα έπρεπε να υπολογιστεί συγκεκριμένα η τιμή που καθορίστηκε για την ενδοκοινοτική (Αμβούργο-Φραγκφούρτη) διαδρομή και να αφαιρεθεί από την τιμή που κατεβλήθη για τη διαδρομή Χονγκ Κονγκ-Φραγκφούρτη. Η λύση αυτή είναι σύμφωνη προς την άποψη που εξέφρασε το Δικαστήριο με την απόφασή του της 10ης Δεκεμβρίου 1985, UZH Schweinfurt/Mainfrucht (290/84, Συλλογή 1985, σ. 3909). Εξάλλου, η λύση αυτή είναι η περισσότερο εύλογη, καθόσον ο δηλών έχει τη δυνατότητα να απευθυνθεί στη μεταφορική εταιρία που χρησιμοποίησε προκειμένου να προσδιορίσει το ακριβές ποσό των εξόδων που αφορούν την ενδοκοινοτική μεταφορά, αν κρίνει ότι το ποσό που υπολόγισαν σχετικώς οι τελωνειακές αρχές δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η Επιτροπή προσθέτει ότι πρέπει, επίσης, να αφαιρεθούν από τα συνολικά έξοδα μεταφοράς τα έξοδα που αφορούν την εντός της Κοινότητας μεταφορά καθώς και τα έξοδα μεταφορτώσεως.

Η Επιτροπή προτείνει, κατά συνέπεια, να δοθεί η ακόλουθη απάντηση στο πρώτο ερώτημα του Bundesfinanzhof:

« Στην περίπτωση που εισαγωγέας συμφώνησε με μεταφορική επιχείρηση ενιαία τιμή για τη μεταφορά μέχρι τον τόπο προορισμού εντός της Κοινότητας και έχουν χρησιμοποιηθεί διαφορετικά μέσα μεταφοράς, εντός και εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, τα έξοδα μεταφοράς που πρέπει να προστεθούν στην πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα για τα εμπορεύματα τιμή, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο ε), σημείο i), του κανονισμού (ΕΟΚ) 1224/80, πρέπει, ελλείψει κανονιστικής ρυθμίσεως περισσότερο επακριβούς από εκείνη του άρθρου 15, να υπολογίζονται βάσει των αρχών που θέτει το άρθρο 2, παράγραφος 3, του ιδίου κανονισμού. Κατά συνέπεια, τα έξοδα μεταφοράς εντός της Κοινότητας, καθώς και τα έξοδα, που προέκυψαν επίσης εντός της Κοινότητας, για άλλες συνδεόμενες με τη μεταφορά υπηρεσίες, πρέπει να αφαιρούνται από τη συμφωνηθείσα για τη μεταφορά συνολική τιμή. Ως προς το θέμα αυτό, μπορεί να έχει σημασία αν τα εμπορεύματα μεταφορτώθηκαν ή όχι εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας. Ελλείψει συγκεκριμένων δικαιολογητικών, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι καθορισθείσες ή συνήθως ισχύουσες τιμές. »

R. Joliet
εισηγητής δικαστής