# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ DÁMASO RUIZ-JARABO COLOMER

της 27ης Νοεμβρίου 2001 [1]

1. Το Finanzgericht Münster (Γερμανία) ερωτά το Δικαστήριο βάσει του άρθρου 234 ΕΚ αν μια επιχείρηση οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία εδρεύει στο Λουξεμβούργο και εκτελεί μεταφορές καμποτάζ [2] στη Γερμανία, μπορεί να υποχρεωθεί να καταβάλει εντός του κράτους αυτού τέλη κυκλοφορίας για φορτηγά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί στο Λουξεμβούργο.

Συγκεκριμένα το γερμανικό δικαστήριο ζητεί την ερμηνεία του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 [3] και του άρθρου 5 της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ [4].

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ισπανική.

2 — Η ισπανική λέξη «cabotaje» σημαίνει ακτοπλοΐα σε μία χώρα, και έτσι έχει αναγνωριστεί από το λεξικό ισπανικής γλώσσας της Real Academia (22η έκδοση, 2001). Στα νομικά, ο όρος αυτός καλύπτει και τις μεταφορές στο εσωτερικό μιας χώρας που δεν γίνονται διά θαλάσσης.

3 — Κανονισμός του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 279, σ. 1).

4 — Οδηγία του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσεως που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32).

## I — Το ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης

2. Η προσφεύγουσα της κύριας δίκης είναι η εταιρία Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, η οποία ιδρύθηκε στο Λουξεμβούργο τον Ιούνιο του 1989 και της οποίας ο A. Hoves είναι από τον Σεπτέμβριο του 1993 το μοναδικό μέλος. Αρχικώς ο A. Hoves ήταν ο μοναδικός διαχειριστής της εταιρίας αυτής, αλλά από τον Μάρτιο του 1998 στην άσκηση των καθηκόντων διαχειρίσεως τον επικουρεί η B. Jansen-Weber. Ο A. Hoves είναι διαχειριστής και της εταιρίας Hoves Speditionsgesellschaft mbH, η οποία εδρεύει στη Γερμανία.

3. Το αντικείμενο της προσφεύγουσας εταιρίας είναι οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων. Μέχρι το 1995 ασκούσε τις δραστηριότητές της αποκλειστικώς για τη Hoves Speditionsgesellschaft mbH, σύμφωνα με σύμβαση που είχε συναφθεί τον Ιανουάριο του 1993. Κατά τη σύμβαση αυτή, η τελευταία εταιρία προγραμμάτιζε τα δρομολόγια των φορτηγών και των οδηγών και, μετά την εκτέλεση των μεταφορών, τακτοποιούσε τις οικονομικές εκκρεμότητες με την προσφεύγουσα πιστώνοντας τον λογαριασμό της. Από το 1996 η προσφεύγουσα εκτελεί επίσης διεθνείς μεταφορές για διάφορους εντολείς. Απασχολεί οκτώ οδηγούς, οι οποίοι όλοι κατοικούν στη Γερμανία και, όπως φαίνεται, επιστρέφουν στο σπίτι τους με τα

φορτηγά. Η συντήρηση και η επισκευή των φορτηγών γίνονται ως επί το πλείστον κοντά στις εγκαταστάσεις της Hoves Speditionsgesellschaft. Οι εμπορικές αποφάσεις δευτερεύουσας σημασίας και οι αποφάσεις που σχετίζονται με την τρέχουσα διαχείριση έχουν ανατεθεί σε μια υπάλληλο στο Λουξεμβούργο, όπου ο A. Hoves μεταβαίνει τουλάχιστον δύο φορές τον μήνα και μένει μερικές ημέρες.

4. Συνολικά, δεκαπέντε φορτηγά έχουν ταξινομηθεί στο Λουξεμβούργο επ' ονόματι της προσφεύγουσας, για τα οποία η προσφεύγουσα καταβάλλει εκεί τέλη κυκλοφορίας. Για όλα τα φορτηγά αυτά έχει λάβει από τις λουξεμβουργιανές αρχές άδειες καμποτάζ σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4059/89 [5].

5. Η προσφεύγουσα ζήτησε ανεπιτυχώς από το Bundesamt für Finanzen, δηλαδή από τις γερμανικές ομοσπονδιακές φορολογικές αρχές, επιστροφή του φόρου κύκλου εργασιών που η προσφεύγουσα είχε καταβάλει για το διάστημα από τον Ιανουάριου του 1993 μέχρι τον Δεκέμβριο του 1994. Στο πλαίσιο της προσφυγής που η προσφεύγουσα άσκησε ενώπιον του Finanzgericht Köln και με σκοπό να καθοριστεί ο τόπος διοικήσεως της εταιρίας αυτής, το Bundesamt für Finanzen ζήτησε από τις λουξεμβουργιανές αρχές δικαστική και διοικητική συνδρομή βάσει της οδηγίας 77/799/ΕΟΚ [6].

Τον Ιούλιο του 1996, οι λουξεμβουργιανές αρχές τού απάντησαν ότι η προσφεύγουσα δεν διαθέτει στο Λουξεμβούργο ούτε δικό της συνεργείο ούτε χώρο σταθμεύσεως για τα φορτηγά. Κατά την άποψή τους, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 6, της διμερούς Συμβάσεως για την αποφυγή της διπλής φορολογίας [7], ο τόπος διοικήσεως της εταιρίας δεν βρίσκεται στο Λουξεμβούργο αλλά στη Γερμανία, δεδομένου ότι στην ουσία η δραστηριότητα που ασκείται στο Μεγάλο Δουκάτο περιορίζεται στη διαχείριση των μεταφορών και οι σημαντικότερες για την προσφεύγουσα αποφάσεις λαμβάνονται από τον A. Hoves, κάτοικο Γερμανίας, χώρας στην οποία διαμένει κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Προσέθεσαν ότι είναι αμφίβολο αν τα γραφεία στο Remich και στο Esch-sur-Alzette μπορούν να θεωρηθούν ως κέντρα δραστηριότητας υπό την έννοια της Συμβάσεως, αλλά ότι υφίσταται εγκατάσταση στο Bertrange από τις 9 Φεβρουαρίου 1996.

6. Το Bundesamt für Finanzen και το Finanzamt Borken, το οποίο είναι η καθής φορολογική αρχή στην κύρια δίκη, ακολούθησαν την άποψη αυτή και θεώρησαν ότι ο τόπος διοικήσεως της Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl βρί-

5 — Κανονισμός του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 390, σ. 3).

6 — Οδηγία του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1977, περί αμοιβαίας συνδρομής των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών στον τομέα των άμεσων φόρων (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 86).

7 — Σύμβαση της 23ης Αυγούστου 1958, που τροποποιήθηκε στις 15 Ιουλίου 1973, μεταξύ του Λουξεμβούργου και της Γερμανίας για την αποφυγή της διπλής φορολογίας (BGBl. 1959, II, σ. 1270, και BGBl. 1978, II, σ. 111).

σκεται στη Γερμανία. Το Finanzamt Borken υπολόγισε τον φόρο εταιριών και τον φόρο κύκλου εργασιών για τις οικονομικές χρήσεις από το 1989 μέχρι το 1995, τον φόρο περιουσίας για το 1992 και τον φόρο επί των μισθών για τα οικονομικά έτη από το 1989 μέχρι το 1994. Επί των διοικητικών ενστάσεων που υποβλήθηκαν κατά των αποφάσεων αυτών δεν είχαν ληφθεί αποφάσεις όταν στην παρούσα υπόθεση εκδόθηκε η διάταξη περί παραπομπής.

7. Παράλληλα, το καθού υπολόγισε για τα έτη από το 1991 μέχρι το 1996 τα τέλη κυκλοφορίας των φορτηγών που έχουν ταξινομηθεί στο Λουξεμβούργο επ' ονόματι της προσφεύγουσας, τέλη που ανήλθαν συνολικά στο ποσό των 309 909 γερμανικών μάρκων (DEM), το οποίο κατόπιν των τεχνικών στοιχείων που προσκόμισε η προσφεύγουσα μειώθηκε σε 166 420 DEM.

8. Οι διοικητικές ενστάσεις που υπέβαλε η Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl δεν ευδοκίμησαν, καθόσον η γερμανική εφορία θεώρησε ότι υπό τις πιο πάνω συνθήκες, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι τα οχήματα έχουν ταξινομηθεί στο Λουξεμβούργο, όπου έχουν χορηγηθεί οι αναγκαίες άδειες καμποτάζ, στη Γερμανία υφίσταται παράνομη χρήση των φορτηγών κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 3, και το άρθρο 2, παράγραφος 5, του Kraftfahrzeugsteuergesetz (νόμου περί τελών κυκλοφορίας), καθόσον στη Γερμανία βρίσκεται ο τόπος όπου συνήθως έχουν τη βάση τους και δεν έχει γίνει η ταξινόμηση που απαιτείται από το άρθρο 23 της Strassenverkehrs-Zulassungsordnung (κανονιστικής αποφάσεως περί κυκλοφορίας οχημάτων με κινητήρα). Θεώρησε επίσης ότι η Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl δεν μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 και ότι οι άδειες καμποτάζ που χορηγήθηκαν εντός του Λουξεμβούργου δεν ασκούν επιρροή.

9. Ενώπιον του Finanzgericht Münster η Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl ζητεί την ακύρωση τόσο των αποφάσεων που ελήφθησαν επί των διοικητικών της ενστάσεων όσο και των πράξεων επιβολής τελών κυκλοφορίας, ενώ η καθής φορολογική αρχή ζητεί την απόρριψη της προσφυγής.

## II — Τα προδικαστικά ερωτήματα

10. Για να λυθεί η διαφορά αυτή, το γερμανικό δικαστήριο αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αντιτίθεται το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 σε εθνικές διατάξεις που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη τελών κυκλοφορίας για τη χρήση, με σκοπό την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, αυτοκινήτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, για τα οποία εντός της χώρας αυτής έχει εκδοθεί άδεια καμποτάζ και

τα οποία ασκούν δραστηριότητα καμποτάζ στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και συνήθως έχουν εκεί τη βάση τους;

2) Σε περιπτώσεις όπως αυτή του ερωτήματος 1, αντιτίθεται το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 σε εθνική ρύθμιση όπως αυτή του άρθρου 1, παράγραφος 1, σημείο 2, δεύτερη περίοδος, δεύτερη ημιπερίοδος, του νόμου Kraftfahrzeugsteuergesetz σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 3, του ίδιου νόμου;»

**III — Η εθνική νομοθεσία**

11. Κατά τα στοιχεία που παρέχει η διάταξη περί παραπομπής, η γερμανική νομοθεσία που ίσχυε κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα είναι η εξής:

A — *Ο νόμος περί τελών κυκλοφορίας*

Άρθρο 1 (όπως είχε πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995)

«1) Στα τέλη κυκλοφορίας υπόκεινται:

1. [...]

2. η κατοχή αλλοδαπών οχημάτων για κυκλοφορία σε δημόσια οδό, εφόσον τα οχήματα βρίσκονται στο εσωτερικό της χώρας·

3. η παράνομη χρήση οχημάτων».

Άρθρο 1 (όπως έχει μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1994)

«1) Στα τέλη κυκλοφορίας υπόκεινται:

1. [...]

2. η κατοχή αλλοδαπών οχημάτων για κυκλοφορία σε δημόσια οδό, εφόσον τα οχήματα βρίσκονται στο εσωτερικό της

χώρας. Εξαιρούνται μόνον οχήματα με κινητήρα ή συνδυασμοί συζευγμένων οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 000 kg, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279, σ. 32), έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας· αυτό δεν ισχύει για τις περιπτώσεις που υπάγονται στο σημείο 3 [8]

3. η παράνομη χρήση οχημάτων».

Άρθρο 2. Ορισμοί, συνεργασία των αρμοδίων αρχών οδικής κυκλοφορίας

«[...]

4) Αλλοδαπό είναι το όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος.

5) Παράνομη χρήση υπό την έννοια του παρόντος νόμου υπάρχει αν ένα όχημα τίθεται σε κυκλοφορία επί δημοσίας οδού στο εσωτερικό της χώρας χωρίς να έχει γίνει η προβλεπόμενη από το εθνικό δίκαιο ταξινόμηση. [...]»

B — *Η κανονιστική απόφαση περί τελών κυκλοφορίας οχημάτων με κινητήρα*

Άρθρο 18. Υποχρέωση ταξινομήσεως

«Οχήματα με κινητήρα έχοντα εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα άνω των 6 χιλιομέτρων την ώρα και τα ρυμουλκούμενά τους (οχήματα που σύρονται από οχήματα με κινητήρα εξαιρουμένων των ρυμουλκουμένων οχημάτων εκτός λειτουργίας και των αξόνων ρυμουλκήσεως) επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε δημόσια οδό μόνον αν έχουν λάβει από την αρμόδια αρχή (υπηρεσία αδειών κυκλοφορίας) κοινοτική έγκριση τύπου και αριθμό κυκλοφορίας οχήματος με κινητήρα ή ρυμουλκούμενου.»

Άρθρο 23. Ταξινόμηση

«1) Την ταξινόμηση οχήματος με κινητήρα ή ρυμουλκούμενου πρέπει να ζητήσει ο ιδιοκτήτης από τη διοικητική αρχή

8 — Κατά την Επιτροπή, η διάταξη αυτή εισήχθη με τον Gesetz zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes und anderer Gesetze (νόμο περί τροποποιήσεως του νόμου περί φόρου κύκλου εργασιών και άλλων νόμων) της 9ης Αυγούστου 1994 (BGBl. I, σ. 2058). Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει στη διάταξη περί παραστομπής ότι με την τροποποίηση αυτή ο Γερμανός νομοθέτης είχε ως σκοπό να μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο τους κανόνες της οδηγίας 93/89.

(υπηρεσία αδειών κυκλοφορίας) της περιφερείας στην οποία βρίσκεται το μέρος όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του.»

Γ — *Η Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr (κανονιστική απόφαση περί διεθνούς κυκλοφορίας αυτοκινήτων)* [9]

Άρθρο 1

«1) Αλλοδαπά οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους επιτρέπεται να κυκλοφορούν προσωρινώς στο έδαφος που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση αν η αρμόδια αρχή τούς έχει χορηγήσει:

a) [...]

b) αλλοδαπή άδεια κυκλοφορίας

και αν στο έδαφος που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση δεν βρίσκεται το μέρος όπου συνήθως έχουν τη βάση τους.»

12. Το εθνικό δικαστήριο εκθέτει στη διάταξη περί παραπομπής ότι ο τόπος όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του είναι εκείνος όπου το όχημα τίθεται κατ' ευθείαν σε κυκλοφορία επί δημοσίας οδού και όπου το όχημα ακινητοποιείται όταν τελειώνει το δρομολόγιο. Στις διατοπικές μεταφορές, είναι ο τόπος όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις σχετικά με τη χρήση του οχήματος, περιλαμβανομένου του χρόνου αναπαύσεως των οδηγών [10].

## IV — Η κοινοτική νομοθεσία

13. Τον Δεκέμβριο του 1989 το Συμβούλιο καθιέρωσε, με τον κανονισμό 4059/89, ένα μεταβατικό καθεστώς καμποτάζ, βάσει του οποίου από την 1η Ιουλίου 1990 κάθε οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου εγκατεστημένος σε κράτος μέλος το οποίο του δίνει το δικαίωμα να εκτελεί διεθνείς μεταφορές μπορούσε, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, να εκτελεί προσωρινώς εθνικές μεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση. Οι μεταφορές καμποτάζ μπορούσαν να γίνονται στο πλαίσιο κοινοτικής ποσοστώσεως η οποία περιελάμβανε 15 000 δίμηνες άδειες. Ο κανονισμός αυτός είχε εφαρμογή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992, το δε Συμβούλιο έπρεπε να εκδώσει πριν από την 1η Ιουλίου 1992 κανονισμό για τον καθορισμό του οριστικού καθεστώτος καμποτάζ.

9 — RGBl. I, σ. 1137.

10 — Απόφαση του Bundesfinanzhof της 21ης Νοεμβρίου 1989, VII R 59/87, BFH/NV 1990, σ. 602.

Το Δικαστήριο ακύρωσε τον κανονισμό 4059/89 λόγω παραβάσεως ουσιώδους τύπου, καθόσον το Συμβούλιο δεν διαβουλεύθηκε εκ νέου με το Κοινοβούλιο δεδομένου ότι η πρόταση που υιοθετήθηκε ήταν διαφορετική από το κείμενο επί του οποίου το Κοινοβούλιο είχε λάβει θέση. Ωστόσο, το Δικαστήριο αποφάσισε να διατηρήσει τα αποτελέσματα του ακυρωθέντος κανονισμού έως ότου το Συμβούλιο, μετά νομότυπη διαβούλευση με το Κοινοβούλιο, θεσπίσει νέα ρύθμιση επί του θέματος [11].

14. Τον Οκτώβριο του 1993 το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3118/93, με τον οποίο καθιέρωσε νέο μεταβατικό καθεστώς καμποτάζ για την περίοδο από τον Ιανουάριο του 1994 μέχρι τον Ιούνιο του 1998, στο πλαίσιο κοινοτικής ποσοστώσεως 30 000 δίμηνων αδειών η οποία έπρεπε να αυξάνει ετησίως κατά 30 % από τον Ιανουάριο του 1995 [12]. Στο Λουξεμβούργο αντιστοιχούσαν 1 207 άδειες το 1994, 1 570 το 1995, 2 041 το 1996, 2 654 το 1997 και 1 726 το πρώτο ήμισυ του 1998. Από την 1η Ιουλίου 1998 κάθε μη εγκατεστημένος μεταφορέας που πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις δύναται να εκτελεί, προσωρινώς και χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς, εθνικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων εντός κράτους μέλους στο οποίο δεν διαθέτει έδρα ή άλλη εγκατάσταση.

15. Οι διατάξεις του κανονισμού 3118/93 που ασκούν επιρροή για τη λύση της διαφοράς είναι οι παράγραφοι 1 και 3 του άρθρου 6, οι οποίες ορίζουν αντιστοίχως τα εξής:

«1. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών ρυθμίσεων, στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής, όσον αφορά τους ακόλουθους τομείς:

α) τιμές και όροι που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς·

β) βάρος και διαστάσεις των οδικών οχημάτων: οι τιμές των βαρών και διαστάσεων μπορούν, ενδεχομένως, να υπερβαίνουν εκείνες που ισχύουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης του μεταφορέα, σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις τεχνικές τιμές που αναγράφονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 86/364/ΕΟΚ του Συμβουλίου·

γ) προϋποθέσεις σχετικές με τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων, ιδίως δε επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευαλλοίωτων τροφίμων και ζώντων ζώων·

11 — Απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-65/90, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1992, σ. I-4593, σκέψεις 21 και 24).

12 — Ο κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε ελαφρώς από τον κανονισμό (ΕΚ) 3315/94 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ L 350, σ. 9).

δ) χρόνος οδήγησης και ανάπαυσης·

ε) φόρος προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ) στις υπηρεσίες μεταφορών.

[...]»

«3. Η παράγραφος 1 πρέπει να εφαρμόζεται στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς υπό τους ιδίους όρους με εκείνους που επιβάλλει το κράτος μέλος στους δικούς του υπηκόους, ώστε να εμποδίζεται κάθε καταφανής ή συγκεκαλυμμένη διάκριση λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης.»

16. Την ίδια ημέρα που εξέδωσε τον κανονισμό 3118/93, το Συμβούλιο εξέδωσε και την οδηγία 93/89, με την οποία υποχρέωνε τα κράτη μέλη να ευθυγραμμίσουν τα συστήματά τους τελών κυκλοφορίας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, με την καθιέρωση κατώτατου ποσού τελών κυκλοφορίας ανάλογου με τον αριθμό των αξόνων και το επιτρεπόμενο μεικτό βάρος. Για τη μεταφορά της στο εσωτερικό δίκαιο, το Συμβούλιο έταξε στα κράτη μέλη προθεσμία που έληξε την 1η Ιανουαρίου 1995.

Η ονομασία των τελών σε κάθε κράτος μέλος περιέχεται στο άρθρο 3: στο Λουξεμβούργο αποκαλούνται «taxe sur les véhicules automoteurs» και στη Γερμανία «Kraftfahrzeugsteuer».

Κατά το άρθρο 5:

«Όσον αφορά τα οχήματα [που έχουν ταξινομηθεί στα κράτη μέλη, τα τέλη κυκλοφορίας] που αναφέρονται στο άρθρο 3 εισπράττονται μόνο από το κράτος μέλος [ταξινομήσεως].»

Το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία αυτή λόγω παραβάσεως ουσιώδους τύπου, καθόσον το Συμβούλιο δεν διαβουλεύθηκε εκ νέου με το Κοινοβούλιο μετά την εισαγωγή τροποποιήσεων στο σχέδιο της Επιτροπής. Και στην περίπτωση αυτή, αποφάσισε να διατηρηθούν προσωρινώς όλα τα αποτελέσματα της ακυρωθείσας οδηγίας μέχρις ότου το Συμβούλιο εκδώσει νέα οδηγία [13], πράγμα που έγινε μόλις τον Ιούνιο του 1999 [14]. Η προθεσμία που τάχθηκε για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο έληξε την 1η Ιουλίου 2000. Ούτε το άρθρο 3, κατά το μέρος που αφορά την ονομασία των τελών κυκλοφορίας στο Λουξεμβούργο, ούτε το άρθρο 5, του οποίου την ερμηνεία ζητεί το Finanzgericht Münster, τροποποιήθηκαν από την οδηγία 1999/62.

13 — Απόφαση της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827, σκέψεις 28 και 32).

14 — Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187, σ. 42).

## V — Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

17. Στη διαδικασία αυτή, γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν, εντός της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 20 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, η προσφεύγουσα της κύριας δίκης, η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή.

Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, που διεξήχθη στις 16 Οκτωβρίου 2001, παρέστησαν, για να υποβάλουν προφορικές παρατηρήσεις, ο εκπρόσωπος της καθής φορολογικής αρχής και οι δικαστικοί πληρεξούσιοι του Ηνωμένου Βασιλείου και της Επιτροπής.

## VI — Τα υποβληθέντα ερωτήματα

### A — *Εξέταση του πρώτου ερωτήματος*

18. Με το ερώτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία επιβάλλει τέλη κυκλοφορίας για τη χρήση στην ημεδαπή φορτηγών τα οποία συνήθως έχουν εκεί τη βάση τους, στην περίπτωση που τα φορτηγά αυτά έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος όπου διαθέτουν άδεια καμποτάζ.

19. Η προσφεύγουσα της κύριας δίκης θεωρεί ότι το ερώτημα αυτό χρήζει καταφατικής απαντήσεως, καθόσον τα τέλη κυκλοφορίας έχουν καταβληθεί εντός του κράτους μέλους ταξινομήσεως, δηλαδή του Λουξεμβούργου. Εντός αυτού του κράτους έχουν ληφθεί κοινοτικές άδειες καμποτάζ μετά από έλεγχο, κάθε χρόνο, της τηρήσεως των απαιτουμένων προϋποθέσεων, δηλαδή, μεταξύ άλλων, των προϋποθέσεων να υπάρχει έδρα της εταιρίας, να υπάρχει τόπος όπου τα οχήματα έχουν τη βάση τους και να τηρούνται οι τεχνικές και οικονομικές προδιαγραφές. Δέχεται ότι δεν διαθέτει στο Μεγάλο Δουκάτο δικό της συνεργείο ούτε χώρο σταθμεύσεως των φορτηγών, αλλά θεωρεί ότι, αν τούτο ήταν αναγκαίο για την εκμετάλλευση μεταφορικής επιχειρήσεως, οι λουξεμβουργιανές αρχές δεν θα της επέτρεπαν να αποδύεται στη δραστηριότητα αυτή.

Ισχυρίζεται ότι, για να καθοριστεί το κέντρο λειτουργίας της επιχειρήσεως, πρέπει να χρησιμοποιηθούν διάφορα αντικειμενικά κριτήρια, όπως παραδείγματος χάριν: αν τα φορτηγά χρησιμοποιούνταν ως επί το πλείστον στο εξωτερικό· αν ο χρόνος της κατά διαλείμματα ακινητοποιήσεως στο Λουξεμβούργο ήταν τουλάχιστον ίσος με αυτόν στη Γερμανία· αν η ταξινόμηση των οχημάτων και η επιβολή των τελών κυκλοφορίας έγιναν στο Μεγάλο Δουκάτο· αν οι διετείς τεχνικοί έλεγχοι γίνονταν πάλι σε αυτό το κράτος· αν η αποθήκη καυσίμων των οχημάτων γέμιζε πάλι σε αυτό το κράτος όπου επί πλέον

ασφαλίζονταν τα φορτηγά· αν οι οδηγοί ήσαν καταχωρισμένοι και ασφαλισμένοι στη χώρα αυτή· αν η εταιρία χρησιμοποιούσε λουξεμβουργιανές άδειες μεταφοράς, οι οποίες ανανεώνονταν κάθε χρόνο· αν τηρούνταν οι ισχύοντες σε αυτό το κράτος κανόνες περί των προϋποθέσεων προσβάσεως στο επάγγελμα· αν η εταιρία ελεγχόταν τακτικά από τις λουξεμβουργιανές αρχές και φορολογούνταν στο Λουξεμβούργο.

20. Το Finanzamt Borken υπέβαλε προφορικές παρατηρήσεις με τις οποίες αντιτίθεται στην προτεινόμενη από την Επιτροπή ερμηνεία των κοινοτικών κανόνων. Υποστηρίζει ότι ο κανονισμός 3118/93, ο οποίος έχει άμεση εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου 1994, δεν εμπόδιζε τα κράτη μέλη πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να τροποποιήσουν την εσωτερική τους νομοθεσία για να την προσαρμόσουν στην οδηγία 93/89, να εφαρμόσουν τη ρύθμισή τους περί ταξινομήσεως των οχημάτων.

21. Η Γαλλική Κυβέρνηση ναι μεν αναγνωρίζει ότι τα τέλη κυκλοφορίας ρητώς δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο του άρθρου 6 του κανονισμού 3118/93, το οποίο καθορίζει τους τομείς όπου η εκτέλεση μεταφορών καμποτάζ υπόκειται στις διατάξεις του κράτους υποδοχής, πλην όμως υπογραμμίζει ότι το πιο πάνω άρθρο έχει εφαρμογή τηρουμένης της κοινοτικής ρυθμίσεως. Η από τα κράτη μέλη είσπραξη τελών κυκλοφορίας για οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων διεπόταν από την οδηγία 93/89, της οποίας το άρθρο 5, ορίζοντας ότι τα τέλη κυκλοφορίας εισπράττονται μόνον από το κράτος μέλος ταξινομήσεως, δεν διακρίνει τις μεταφορές καμποτάζ από τις μεταφορές άλλου είδους.

22. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο δικαστικός πληρεξούσιος του Ηνωμένου Βασιλείου υποστήριξε ότι η μεταφορά καμποτάζ αποτελεί εξαίρεση από τον γενικό κανόνα ότι τα τέλη κυκλοφορίας εισπράττονται από το κράτος στο έδαφος του οποίου χρησιμοποιείται το όχημα. Με γνώμονα τον σκοπό του κανονισμού 3118/93, λαμβανομένου υπόψη ότι η ταξινόμηση των οχημάτων και η επιβολή τελών κυκλοφορίας συνδέονται άρρηκτα, διατείνεται ότι το άρθρο 6 απαγορεύει να απαιτήσει η Γερμανία την καταβολή τελών κυκλοφορίας για τα ταξινομημένα στο Λουξεμβούργο οχήματα της προσφεύγουσας της κύριας δίκης.

23. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 δεν επιτρέπει να απαιτεί το κράτος υποδοχής τέλη κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας καμποτάζ που έχει εκδοθεί από το κράτος εγκαταστάσεως και ότι δεν ασκεί επιρροή το ζήτημα σε ποιον τόπο συνήθως έχει τη βάση του το όχημα που χρησιμοποιείται για μεταφορές κατά την περίοδο αυτή.

24. Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα, θα επιθυμούσα να διευκρινίσω ότι κατά το άρθρο 92, παράγραφος 1, του διατάγματος του Μεγάλου Δούκα της 23ης Νοεμβρίου 1955, το οποίο διέπει την κυκλοφορία σε

δημόσια οδό[15], στο Λουξεμβούργο είναι υποχρεωτική η ταξινόμηση κάθε οχήματος το οποίο ανήκει σε νομικό πρόσωπο που εδρεύει στο κράτος αυτό. Επομένως, η εταιρία Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, η οποία ιδρύθηκε και εδρεύει στο Λουξεμβούργο, ήταν υποχρεωμένη να ζητήσει την ταξινόμηση των οχημάτων ιδιοκτησίας της.

Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε προσφάτως ότι οι εταιρίες έχουν δικαίωμα να ασκούν τη δραστηριότητά τους σε άλλο κράτος μέλος μέσω πρακτορείου, υποκαταστήματος ή θυγατρικής και ότι ο τόπος όπου βρίσκεται η καταστατική έδρα, η κεντρική διεύθυνση ή το κέντρο της κύριας δραστηριότητας χρησιμεύει, όπως η ιθαγένεια των φυσικών προσώπων, για να καθοριστεί η υπαγωγή στην έννομη τάξη κράτους μέλους[16].

25. Το άρθρο 71 ΕΚ επιβάλλει στο Συμβούλιο την υποχρέωση να καθορίσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι μη εγκατεστημένοι μεταφορείς θα μπορούν να παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες εντός κράτους μέλους. Η διάταξη αυτή συνεπάγεται την κατάργηση όλων των περιορισμών που υπάρχουν εις βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή λόγω του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο εντός του οποίου πρέπει να πραγματοποιηθεί η παροχή.

Το Συμβούλιο εκπλήρωσε την υποχρέωση αυτή εκδίδοντας το 1989 τον κανονισμό 4059/89 και, μετά την ακύρωση του κανονισμού αυτού από το Δικαστήριο, εκδίδοντας τον κανονισμό 3118/93, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1994. Από την ημερομηνία αυτή, οι κατά το άρθρο 1 οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων έχουν δικαίωμα να εκτελούν προσωρινώς εθνικές μεταφορές εντός άλλου κράτους μέλους για λογαριασμό τρίτου, οι οποίες αποκαλούνται μεταφορές καμποτάζ, χωρίς να διαθέτουν εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση.

26. Κατά το άρθρο 3, η Επιτροπή διαβιβάζει τις άδειες καμποτάζ στα κράτη μέλη εγκαταστάσεως, τα οποία με τη σειρά τους τις χορηγούν στους μεταφορείς που τις ζητούν.

27. Άπαξ ληφθεί άδεια καμποτάζ, η εκτέλεση των μεταφορών καμποτάζ διέπεται από το κοινοτικό δίκαιο, υπό την επιφύλαξη ότι κατά το άρθρο 6 ο μεταφορέας οφείλει να τηρεί και τη ρύθμιση του κράτους υποδοχής σε ορισμένους τομείς που απαριθμούνται περιοριστικώς: α) τιμές και όροι που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς· β) βάρος και διαστάσεις των οδικών οχημάτων· γ) προϋποθέσεις σχετικά με τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων, ιδίως δε επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευαλλοίωτων τροφίμων και ζωντανών ζώων· δ) χρόνος οδηγήσεως και αναπαύσεως και ε) φόρος προστιθέμενης αξίας στις μεταφορικές υπηρεσίες.

15 — Mém. 1955, σ. 1413 και 1462.

16 — Αποφάσεις της 28ης Ιανουαρίου 1986, 270/83, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 1986, σ. 273, σκέψη 18)· της 10ης Ιουλίου 1986, 79/85, Segers (Συλλογή 1986, σ. 2375, σκέψη 13)· της 13ης Ιουλίου 1993, C-330/91, Commerzbank (Συλλογή 1993, σ. I-4017, σκέψη 13)· της 16ης Ιουλίου 1998, C-246/96, ICI (Συλλογή 1998, σ. I-4695, σκέψη 20), και της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros (Συλλογή 1999, σ. I-1459, σκέψη 20).

28. Δεν αμφισβητείται ότι κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα η προσφεύγουσα της κύριας δίκης είχε άδειες καμποτάζ που είχαν χορηγηθεί από τις λουξεμβουργιανές αρχές για την εκτέλεση, για λογαριασμό τρίτου, μεταφορών εμπορευμάτων στη Γερμανία, οπότε ο κανονισμός 3118/93 έχει εφαρμογή επ' αυτής. Εκτέθηκε επίσης ότι το άρθρο 6, κατά την απαρίθμηση των νομίμων υποχρεώσεων τις οποίες πρέπει να τηρεί στο κράτος μέλος υποδοχής ο μεταφορέας που ασκεί δραστηριότητες καμποτάζ, δεν αναφέρει ούτε τη ρύθμιση περί ταξινομήσεως των οχημάτων ούτε εκείνην περί τελών κυκλοφορίας.

29. Επομένως, θεωρώ ότι η Γερμανία, ως χώρα υποδοχής για τις μεταφορές καμποτάζ που εκτελούνταν από την προσφεύγουσα της κύριας δίκης, δεν μπορούσε να την υποχρεώσει να τηρήσει τη γερμανική νομοθεσία περί ταξινομήσεως και να καταβάλει τέλη κυκλοφορίας.

30. Η λύση αυτή όχι μόνο συνάδει με το κοινοτικό δίκαιο αλλά νομίζω ότι είναι και η πλέον κατάλληλη, καθόσον η μεταφορά καμποτάζ, με το να απαιτεί να μην έχει ο μεταφορέας έδρα ή άλλη εγκατάσταση στο κράτος μέλος υποδοχής, έχει εξ ορισμού προσωρινό χαρακτήρα. Το καμποτάζ είναι ως εκ της φύσεώς του μια περιορισμένη, από χρονική άποψη, δραστηριότητα, καθόσον πρόκειται για παροχές υπηρεσιών στερούμενες του στοιχείου μονιμότητας το οποίο χαρακτηρίζει την ύπαρξη έδρας. Θα ήταν αντιπαραγωγικό και, προ παντός, ελάχιστα επικερδές να υποχρεωθούν οι επιχειρήσεις να καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας εντός του κράτους μέλους υποδοχής κάθε φορά που επιθυμούν να εκτελέσουν μεταφορές καμποτάζ.

Το Δικαστήριο έχει δώσει την ερμηνεία ότι ο προσωρινός χαρακτήρας των δραστηριοτήτων πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα όχι μόνο τη διάρκεια της παροχής, αλλά και τη συχνότητα, περιοδικότητα ή συνέχειά της [17].

31. Το Finanzgericht Münster εκθέτει στη διάταξη περί παραπομπής ότι η νομολογία του Bundesfinanzhof απαιτεί όπως ο τόπος όπου συνήθως ένα όχημα έχει τη βάση του είναι ο τόπος όπου το όχημα τίθεται κατ' ευθείαν σε λειτουργία επί δημοσίας οδού και ο τόπος όπου ακινητοποιείται κατά το τέλος του δρομολογίου και, αν πρόκειται για διατοπικές μεταφορές, το κέντρο λειτουργίας στο οποίο λαμβάνονται οι αποφάσεις σχετικά με το δρομολόγιο του οχήματος, περιλαμβανομένου του χρόνου αναπαύσεως του οδηγού.

Μπορώ να διατυπώσω διάφορες αντιρρήσεις για την εφαρμογή της νομολογίας αυτής στην περίπτωση της εταιρίας Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl: πρώτον, η πιο πάνω νομολογία είναι προγενέστερη του κανονισμού 4059/89, του οποίου το άρθρο 5 έχει το ίδιο περιεχόμενο με το

17 – Απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 1995, C-55/94, Gebhard (Συλλογή 1995, σ. I-4165, σκέψη 27).

άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93, και ως εκ τούτου η νομολογία αυτή δεν μπορούσε να λάβει υπόψη ότι οι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος μεταφορείς θα έχουν δικαίωμα να εκτελούν εθνικές μεταφορές χωρίς να χρειαστεί να αλλάξουν έδρα ή να αποκτήσουν εγκατάσταση· δεύτερον, εφόσον το καμποτάζ είναι εθνική μεταφορά, κατά την περίοδο που ασκείται στη Γερμανία μια τέτοια δραστηριότητα το πιο λογικό είναι να κυκλοφορούν και να σταθμεύουν τα οχήματα στο κράτος αυτό· τέλος, για μια επιχείρηση τόσο περιορισμένων διαστάσεων όπως οι διαστάσεις που φαίνεται να έχει η επιχείρηση του A. Hoves στο Λουξεμβούργο, όπου ένα ή δύο άτομα λαμβάνουν τις αποφάσεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση των οχημάτων, και σε μια εποχή που οι επικοινωνίες έχουν προοδεύσει τα μέγιστα, η ιδέα ενός σταθερού κέντρου λειτουργίας φαίνεται ξεπερασμένη.

32. Δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι καθ' όλη την επίμαχη περίοδο η εταιρία Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl είχε για την εκτέλεση μεταφορών καμποτάζ στη Γερμανία άδειες που χορηγούνταν από τις λουξεμβουργιανές αρχές και ότι η εταιρία αυτή ουδεμία εγκατάσταση διέθετε στη Γερμανία.

Δεν αρνούμαι ότι χωρούν αμφιβολίες ως προς το αν η προσφεύγουσα της κύριας δίκης λάμβανε επί πολλά συναπτά έτη δίμηνες άδειες καμποτάζ, δεδομένου ότι βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 3118/93 κάθε άδεια μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για ένα όχημα. Με βάζει σε σκέψεις και το ότι η προσφεύγουσα της κύριας δίκης, επ' ονόματι της οποίας έχουν ταξινομηθεί δεκαπέντε φορτηγά στο Λουξεμβούργο, είναι σε θέση να τα εκμεταλλεύεται με οκτώ οδηγούς. Επί πλέον, αν αυτοί οι οκτώ οδηγοί που κατοικούν στη Γερμανία είναι οι μόνοι που γυρίζουν με το όχημά τους στο σπίτι τους, γιατί ισχυρίζεται το Finanzamt Borken ότι τέλη κυκλοφορίας πρέπει να επιβληθούν και για τα δεκαπέντε οχήματα της εταιρίας;

33. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος έχει την εξουσία να λαμβάνει μέτρα για να εμποδίσει το ενδεχόμενο, με τη χρησιμοποίηση των δυνατοτήτων που έχει δημιουργήσει η Συνθήκη, να επιδιώξουν μερικοί από τους υπηκόους του να αποφύγουν την εφαρμογή της ημεδαπής νομοθεσίας ή να μπορέσουν τα υποκείμενα δικαίου να επικαλούνται καταχρηστικώς ή απατηλώς το κοινοτικό δίκαιο [18].

34. Ωστόσο η Γερμανία δεν φαίνεται να έχει χρησιμοποιήσει τις δυνατότητες ελέγχου που

18 — Βλ., ιδίως, στον τομέα της ελευθέρης παροχής υπηρεσιών, τις αποφάσεις της 3ης Δεκεμβρίου 1974, 33/74, Van Binsbergen (Συλλογή τόμος 1974, σ. 513, σκέψη 13)· της 3ης Φεβρουαρίου 1993, C-148/91, Veronica Omroep Organisatie (Συλλογή 1993, σ. I-487, σκέψη 12), και της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-23/93, TV10 (Συλλογή 1994, σ. I-4795, σκέψη 21)· στον τομέα της ελευθερίας εγκαταστάσεως, τις αποφάσεις της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 115/78, Knoors (Συλλογή τόμος 1979/Ι, σ. 169, σκέψη 25), και της 3ης Οκτωβρίου 1990, C-61/89, Bouchoucha (Συλλογή 1990, σ. I-3551, σκέψη 14), και την προαναφερθείσα απόφαση Centros, σκέψη 24· στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, την απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985, 229/83, Leclerc (Συλλογή 1985, σ. 1, σκέψη 27)· στον τομέα της κοινωνικής ασφαλίσεως, την απόφαση της 2ας Μαΐου 1996, C-206/94, Paletta (Συλλογή 1996, σ. I-2357, σκέψη 24)· στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, την απόφαση της 21ης Ιουνίου 1988, 39/86, Lair (Συλλογή 1988, σ. 3161, σκέψη 43)· στον τομέα της κοινής γεωργικής πολιτικής, την απόφαση της 3ης Μαρτίου 1993, C-8/92, General Milk Products (Συλλογή 1993, σ. I-779, σκέψη 21), και, στον τομέα του δικαίου των εταιριών, την απόφαση της 12ης Μαΐου 1998, C-367/96, Κεφαλάς κ.λπ. (Συλλογή 1998, σ. I-2843, σκέψη 20).

ο κανονισμός 3118/93 αναγνωρίζει στις διοικητικές αρχές του κράτους μέλους υποδοχής, λαμβάνοντας ως βάση ότι η άδεια καμποτάζ πρέπει να βρίσκεται στο όχημα και να επιδεικνύεται κάθε φορά που το ζητούν τα εντεταλμένα με τον έλεγχο όργανα. Εξ άλλου, το άρθρο 8 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή κατά την εφαρμογή του κανονισμού και αναγνωρίζει στις αρχές του κράτους υποδοχής, μη θιγομένων των ποινικών διαδικασιών, την εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις, χωρίς δυσμενείς διακρίσεις, κατά μη εγκατεστημένου μεταφορέα για τις διαπραττόμενες από αυτόν εντός του εδάφους τους παραβάσεις του κανονισμού ή της κοινοτικής ή εθνικής ρυθμίσεως κατά την εκτέλεση μεταφοράς καμποτάζ. Οι κυρώσεις αυτές μπορούν να φθάσουν από μια απλή προειδοποίηση μέχρι την απαγόρευση της εκτελέσεως μεταφορών αυτού του είδους στην ημεδαπή, οι δε παραβάσεις και κυρώσεις πρέπει να ανακοινώνονται στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως, το οποίο, κατόπιν διαβουλεύσεως με την αρμόδια αρχή του κράτους υποδοχής, δύναται να επιβάλει ως κύρωση την ανάκληση της άδειας για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

Αν οι γερμανικές αρχές θεωρούσαν ότι η εταιρία Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl παρέβαινε τις άδειες καμποτάζ που είχαν χορηγηθεί από το Λουξεμβούργο, θα έπρεπε να ενεργήσουν στο πλαίσιο των δυνατοτήτων που τους παρέχει ο κανονισμός 3118/93 αντί να επιβάλουν στην εταιρία αυτή τέλη κυκλοφορίας για δεκαπέντε φορτηγά για τα οποία είχε ήδη καταβάλει τέλη κυκλοφορίας εντός του Λουξεμβούργου, πράγμα που μοιάζει περισσότερο με συγκεκαλυμμένη κύρωση που δεν προβλέπεται από την κοινοτική ρύθμιση και λιγότερο με νόμιμη υποχρέωση γενικής ισχύος.

35. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους η οποία επιβάλλει τέλη κυκλοφορίας για τη χρήση φορτηγών στην ημεδαπή όπου συνήθως έχουν τη βάση τους, στην περίπτωση που τα φορτηγά αυτά έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος το οποίο τους έχει χορηγήσει άδεια καμποτάζ.

## Β — *Εξέταση του δεύτερου ερωτήματος*

36. Όπως είναι διατυπωμένο το ερώτημα αυτό, θέτει στην κρίση του Δικαστηρίου τις διατάξεις του γερμανικού νόμου περί τελών κυκλοφορίας, που παραθέτει χωρίς να διευκρινίζει το περιεχόμενό τους. Οι κανόνες αυτοί, από τη μια πλευρά, δεν υπάγουν στα τέλη κυκλοφορίας τα φορτηγά που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και, από την άλλη πλευρά, αρνούνται το πλεονέκτημα αυτό στα οχήματα που χρησιμοποιούνται παρανόμως. Ο ορισμός της παράνομης χρήσεως περιλαμβάνεται στο άρθρο 2, παράγραφος 5, του νόμου και συνίσταται στην κυκλοφορία στη Γερμανία οχήματος μη ταξινομημένου στο κράτος αυτό, όταν η ισχύουσα νομοθεσία απαιτεί την ταξινόμηση αυτή.

Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 2, δεύτερη περίοδος, δεύτερη ημιπερίοδος, του νόμου αυτού επιβάλλει, υπό το πρίσμα της νομολογίας των ανωτέρων δικαστηρίων σχετικά με τον τόπο όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του, να καταβάλλονται εντός της Γερμανίας τέλη κυκλοφορίας, παρά το ότι το όχημα έχει ταξινομηθεί στο εξωτερικό. Προσθέτει ότι από την αιτιολογική έκθεση του νόμου προκύπτει σαφώς ότι ο Γερμανός νομοθέτης, μέσω του τόπου όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του και όχι του τόπου ταξινομήσεως, καθιέρωσε επίτηδες, για να εμποδίσει το ενδεχόμενο φοροαποφυγής, ένα κριτήριο χωριστό από την ταξινόμηση για περιπτώσεις όπως αυτή της εταιρίας Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl.

Κατά την άποψή μου, το εθνικό δικαστήριο δεν ενδιαφέρεται τόσο για μια ενδεχόμενη υποχρέωση ταξινομήσεως των οχημάτων στη Γερμανία που θα απέρρεε για την προσφεύγουσα της κύριας δίκης όσο για τη δυνατότητα να καταβάλει η σχετική εταιρία τέλη κυκλοφορίας σε περισσότερα από ένα κράτη, όταν η χώρα υποδοχής εφαρμόζει επ' αυτής νομοθεσία που δίνει βάρος στον τόπο όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του, με την ερμηνεία που δίνεται στη νομοθεσία αυτή από τη γερμανική νομολογία.

37. Κατά συνέπεια, με το ερώτημα αυτό το Finanzgericht Münster ερωτά αν, σε περιπτώσεις όπως αυτή που περιγράφεται στο πρώτο ερώτημα, το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αφού πρώτα αποκλείει την καταβολή τελών κυκλοφορίας για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, όπου ήδη έχουν καταβληθεί τέλη κυκλοφορίας, δεν επιτρέπει την εφαρμογή της απαλλαγής αυτής αν υπάρχει παράνομη χρήση, πράγμα που θεωρεί ότι συμβαίνει όταν ένα αλλοδαπό όχημα συνήθως έχει τη βάση του στην ημεδαπή.

38. Η προσφεύγουσα της κύριας δίκης προτείνει να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό.

39. Το Finanzamt Borken ισχυρίζεται ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 καλύπτει μόνο τις περιπτώσεις νόμιμης ταξινομήσεως σε κράτος μέλος, οπότε δεν έχει εφαρμογή επί της προσφεύγουσας στην κύρια δίκη λουξεμβουργιανής εταιρίας.

40. Η απάντηση που η Γαλλική Κυβέρνηση προτείνει να δοθεί στο ερώτημα αυτό είναι ότι η οδηγία 93/89 επιτρέπει την είσπραξη τελών κυκλοφορίας μόνο από το κράτος νόμιμης ταξινομήσεως.

41. Ο δικαστικός πληρεξούσιος του Ηνωμένου Βασιλείου συντάσσεται με την άποψη

της Γαλλικής Δημοκρατίας και της Επιτροπής. Υποστηρίζει ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 είναι σαφές και ότι η στάση της Γερμανίας, η οποία θέλει να χωρίσει την ταξινόμηση ενός οχήματος σε κράτος μέλος από το δικαίωμα επιβολής τελών κυκλοφορίας για το όχημα αυτό, αντίκειται στον εν λόγω κοινοτικό κανόνα.

42. Κατά την Επιτροπή, το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 δεν επιτρέπει, όταν ένα όχημα έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, να συνδέσει μια εθνική διάταξη την είσπραξη των κατά το άρθρο 3 τελών με την παράνομη χρήση του οχήματος αυτού, η οποία συνίσταται στην κυκλοφορία επί δημοσίας οδού χωρίς προηγουμένως το όχημα να έχει ταξινομηθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

43. Το Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ότι η οδηγία 93/89 έχει ως σκοπό την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών μελών, μέσω της προοδευτικής εναρμονίσεως των συστημάτων τους τελών και διοδίων και μέσω της καθιερώσεως δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό του κόστους των έργων υποδομής στους μεταφορείς[19]. Προς τούτο, το άρθρο 3 περιέχει κατάλογο περιοριστικώς απαριθμουμένων τελών· το άρθρο 5 ορίζει ότι για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στην Κοινότητα τα τέλη, το ποσό των οποίων δεν μπορεί να είναι μικρότερο από ένα κατώτατο όριο που περιλαμβάνεται σε παράρτημα της οδηγίας 93/89, εισπράττονται μόνον από το κράτος ταξινομήσεως και το άρθρο 7 επιτρέπει στα κράτη μέλη να διατηρούν ή να εισάγουν διόδια ή τέλη χρήσεως, υπό ορισμένες προϋπόθεσεις. Επομένως, είναι σαφές ότι, όσον αφορά το δικαίωμα εισπράξεως τελών κυκλοφορίας, η οδηγία συνδέει αρρήκτως το δικαίωμα αυτό με την ταξινόμηση και προβλέπει μόνον ένα κράτος στο οποίο το όχημα μπορεί να ταξινομηθεί και, επομένως, εντός του οποίου πρέπει να καταβάλλονται τέλη κυκλοφορίας.

44. Η οδηγία αυτή έταξε για την προσαρμογή των εσωτερικών νομοθεσιών προθεσμία που έληξε την 1η Ιανουαρίου 1995. Η Γερμανία συμμορφώθηκε προς την υποχρέωση τροποποιήσεως της νομοθεσίας της και από την πιο πάνω ημερομηνία απαλλάσσει από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας τα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος αλλοδαπά οχήματα που βρίσκονται στο γερμανικό έδαφος και που προορίζονται μόνο για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μεικτό επιτρεπόμενο βάρος ίσο ή ανώτερο των 12 τόνων (δηλαδή είναι τα οχήματα επί των οποίων έχει εφαρμογή η οδηγία).

Ωστόσο, ο Γερμανός νομοθέτης προχώρησε περαιτέρω και όρισε ότι της απαλλαγής αυτής δεν μπορεί να τύχει η παράνομη χρήση οχημάτων, η οποία υπάρχει όταν οχήματα

19 — Απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 1999, C-193/98, Pfennigmann (Συλλογή 1999, σ. I-7747, σκέψη 30).

τίθενται σε κυκλοφορία επί δημοσίας οδού στο εθνικό έδαφος χωρίς να έχουν ταξινομηθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Επί πλέον, δεν μπορεί να επιτραπεί η κυκλοφορία αλλοδαπού οχήματος στη Γερμανία, παρά μόνον προσωρινώς, αν ο τόπος όπου το εν λόγω όχημα συνήθως έχει τη βάση του βρίσκεται στο κράτος αυτό [20].

45. Συμφωνώ με την Επιτροπή ότι ο σκοπός του άρθρου 5 της οδηγίας 93/89 δεν είναι να εμποδίσει ένα κράτος μέλος να τάσσει δικές του απαιτήσεις όσον αφορά την τήρηση και την εφαρμογή των προϋποθέσεων ταξινομήσεως που προβλέπει η νομοθεσία του περί μεταφορών, ελλείψει εναρμονίσεως των κριτηρίων που διέπουν την ταξινόμηση των οχημάτων τα οποία προορίζονται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Παρά ταύτα, οι διαφορές που μπορούν να αναφυούν από τον λόγο αυτόν πρέπει να λύονται τηρουμένου του κοινοτικού δικαίου και όχι με τη δημιουργία νέου κριτηρίου υπαγωγής στα τέλη, το οποίο ούτως ή άλλως αποδεικνύεται αντίθετο προς το γράμμα του άρθρου 5 και τον σκοπό της οδηγίας.

46. Αν γίνει δεκτή η άποψη της καθής στην κύρια δίκη φορολογικής αρχής, μια εταιρία όπως η Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, η οποία ιδρύθηκε και εδρεύει στο Λουξεμβούργο, όπου είναι από τον νόμο υποχρεωμένη να ζητήσει την ταξινόμηση των οχημάτων της και όπου, κατ' εφαρμογήν της οδηγίας, πρέπει να καταβάλλει τέλη κυκλοφορίας, θα μπορεί να υποχρεωθεί να καταβάλλει για τα ίδια οχήματα, όταν εκτελεί μεταφορές καμποτάζ, πάλι τέλη κυκλοφορίας σε άλλο κράτος μέλος.

Μια τέτοια κατάσταση είναι αντίθετη προς το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 και συνιστά μέτρο γενεσιουργό διακρίσεων εις βάρος των αλλοδαπών που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες, καθόσον όσοι είναι εγκατεστημένοι στη Γερμανία και έχουν οχήματα ταξινομημένα σε αυτό το κράτος καταβάλλουν μία φορά τέλη κυκλοφορίας.

47. Λαμβανομένου υπόψη ότι μόνον το κράτος μέλος ταξινομήσεως έχει την εξουσία να εισπράττει τέλη κυκλοφορίας για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός του, συνάγω ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αφού πρώτα αποκλείει την καταβολή τελών κυκλοφορίας για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, όπου ήδη έχουν καταβληθεί τέλη κυκλοφορίας, δεν επιτρέπει την εφαρμογή της απαλλαγής αυτής σε περίπτωση παράνομης χρήσεως, η οποία θεωρείται από τη ρύθμιση αυτή ότι υπάρχει όταν το αλλοδαπό όχημα συνήθως έχει τη βάση του στην ημεδαπή.

20 — Είναι η λύση στην οποία καταλήγω κατόπιν a contrario ερμηνείας του άρθρου 1, παραγράφος 1, στοιχείο β', της κανονιστικής αποφάσεως περί διεθνούς κυκλοφορίας αυτοκινήτων.

## IV — Συμπέρασμα

48. Εν όψει των ανωτέρω, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο Finanzgericht Münster ως εξής:

«1) Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό, αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία επιβάλλει τέλη κυκλοφορίας για τη χρήση φορτηγών στην ημεδαπή, όπου συνήθως έχουν τη βάση τους, στην περίπτωση που τα φορτηγά αυτά έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος όπου διαθέτουν άδεια καμποτάζ.

2) Το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσεως που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής, αντιτίθεται σε εθνική ρύθμιση η οποία, αφού πρώτα αποκλείει την καταβολή τελών κυκλοφορίας για οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος, όπου ήδη έχουν καταβληθεί τέλη κυκλοφορίας, αφήνει ανεφάρμοστη την απαλλαγή αυτή σε περίπτωση παράνομης χρήσεως, η οποία θεωρείται από τη ρύθμιση αυτή ότι υπάρχει όταν το αλλοδαπό όχημα συνήθως έχει τη βάση του στην ημεδαπή.»