

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
CURTEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKYCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Υπηρεσία Τύπου και Πληροφόρησης

ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 39/07

της 7ης Ιουνίου 2007

Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-156/04

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας

**ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΑΠΟΦΑΙΝΕΤΑΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ
ΑΤΕΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΛΛΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ**

*Κρίνει αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο τόσο τη δυνατότητα παραιτήσεως από τα ένδικα μέσα
όσο και τη συντηρητική δέσμευση των οχημάτων*

Κατόπιν ορισμένων καταγγελιών (οκτώ), κατά τις οποίες οι κανόνες που ρυθμίζουν κατά την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων στην Ελλάδα συνιστούν σοβαρό κώλυμα στην ελεύθερη κυκλοφορία των κατοίκων της Κοινότητας εντός του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή απηύθυνε, το έτος 1999, στις ελληνικές αρχές έγγραφο οχλήσεως και, κατόπιν, προχώρησε στην άσκηση προσφυγής λόγω παραβάσεως.

Η Επιτροπή προσάπτει στην Ελλάδα ότι εφαρμόζει, ως προς την προσωρινή χρήση εντός του εδάφους της οχημάτων ταξινομημένων σε άλλα κράτη μέλη, τις διατάξεις του συστήματος προσωρινής εισαγωγής που αφορούν αυτοκίνητα προερχόμενα από τρίτες χώρες, αντί να εφαρμόζει την κοινοτική οδηγία του 1983¹.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι στη νομολογία του², έχει ήδη διαπιστώσει ότι η ελληνική κανονιστική ρύθμιση που επιτρέπει την προσωρινή εισαγωγή ιδιωτικών μέσων μεταφοράς με απαλλαγή από τους δασμούς, ρυθμίζει πολλές από τις πτυχές του ζητήματος (την έννοια της «συνήθους κατοικίας», καθώς και τη σχετική απόδειξη, τη διάρκεια της απαλλαγής) κατά τρόπο σύμφωνο ή ταυτόσημο με την οδηγία. Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε αποδείξεις περί του ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν εφαρμόζει την οδηγία, η αιτίαση αυτή απορρίπτεται.

Ο καθορισμός της συνήθους κατοικίας

¹ 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, σ. 59).

² Βλ. απόφαση της 12ης Ιουλίου 2001, Λουλουδάκης (C-262/99), βλ. ανακοινωθέν τύπου 30/01.

Η Επιτροπή προσήψε στην Ελληνική Δημοκρατία ότι κατά την ακολουθούμενη διοικητική πρακτική, στις περιπτώσεις στις οποίες τα στοιχεία βάσει των οποίων καθορίζεται η συνήθης κατοικία μοιράζονται μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους, οι ελληνικές αρχές αποφαινόμενες συστηματικώς ότι η συνήθης κατοικία των οικείων προσώπων βρίσκεται στην Ελλάδα επιβάλλοντάς τους πρόσθετο βάρος αποδείξεως.

Το Δικαστήριο αποφαινόμενος ότι **εναπόκειται πρωτίστως στις εθνικές διοικητικές και δικαστικές αρχές να προβαίνουν σε εκτίμηση και στάθμιση –με ορισμένο περιθώριο εκτιμήσεως– όλων των πραγματικών στοιχείων** της κάθε συγκεκριμένης περιπτώσεως, υπό το πρίσμα των κριτηρίων που απορρέουν από τη νομολογία του Δικαστηρίου, στο οποίο και απόκειται, ενδεχομένως, να διαπιστώνει την παράβαση του οικείου κράτους μέλους. Στις περιπτώσεις που επικαλέστηκε η Επιτροπή, δεν προκύπτει ότι οι ελληνικές αρχές έδωσαν εξηγήσεις αβάσιμες ούτε ότι υπερέβησαν τα όρια του περιθωρίου εκτιμήσεως που διαθέτουν. Η Επιτροπή επιδιώκει να αποδείξει, στηριζόμενη σε ορισμένες ατομικές περιπτώσεις, την ύπαρξη πάγιας, πεπλανημένης και καταχρηστικής πρακτικής των ελληνικών αρχών, η οποία θα έπρεπε να οδηγήσει στη διαπίστωση γενικής παραβάσεως. Το Δικαστήριο, όμως, λαμβάνοντας υπόψη τον μεγάλο αριθμό κοινοτικών ή Ελλήνων υπηκόων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη οι οποίοι μεταβαίνουν ετησίως στην Ελλάδα με αυτοκίνητο, δεν δέχεται ότι οι οκτώ ατομικές περιπτώσεις που επικαλέστηκε η Επιτροπή –ακόμα και αν θεωρηθούν ως βάσιμες– μπορούν να αποδείξουν την ύπαρξη πάγιας διοικητικής πρακτικής συνιστώσας παράβαση.

Οι κυρώσεις

Η ισχύουσα κατά την υπό κρίση περίοδο εθνική κανονιστική ρύθμιση³, χαρακτηρίζει ως λαθρεμπορία τη χρήση στην Ελλάδα, από πρόσωπο το οποίο έχει τη συνήθη κατοικία του στο εν λόγω κράτος μέλος, αυτοκινήτου με πινακίδες ταξινομήσεως άλλου κράτους μέλους και επιβάλλει ποινικές κυρώσεις (ποινή φυλακίσεως στον ιδιοκτήτη και δέσμευση του οχήματος) καθώς και διοικητικές ποινές (πρόστιμα). Επιπροσθέτως, ο ενδιαφερόμενος οφείλει να καταβάλει τα οφειλόμενα σε περίπτωση οριστικής εισαγωγής τέλη ταξινομήσεως για το αυτοκίνητο, εκτός αν δεχθεί να το επανεξαγάγει εκτός του εθνικού εδάφους.

Κατά την Επιτροπή, οι κυρώσεις αυτές –σε συνδυασμό με τη διοικητική πρακτική που ακολουθείται κατά τον καθορισμό του τόπου της συνήθους κατοικίας και λόγω της μη λήψεως υπόψη της ενδεχόμενης καλής πίστεως του ενδιαφερομένου– είναι δυσανάλογες και αντίθετες με τις αρχές της Συνθήκης που απαγορεύουν διατάξεις της φορολογικής νομοθεσίας εισάγουσες δυσμενείς διακρίσεις ή λειτουργούσες προστατευτικώς για τα εγχώρια προϊόντα.

Το Δικαστήριο αποφαινόμενος ότι τα ιδιαίτερος υψηλά τέλη ταξινομήσεως ενδέχεται να παρακινήσουν ορισμένα πρόσωπα, στην Ελλάδα, να κυκλοφορούν με αυτοκίνητα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος επιδιώκοντας ένα κατά πλάσμα σύνδεσμο με το κράτος αυτό. **Οι επιταγές της καταστολής και της προλήψεως, καθώς και η προστασία των φορολογικών συμφερόντων του οικείου κράτους μέλους δικαιολογούν την εκ μέρους του επιβολή των δεουσών κυρώσεων.** Με τις οκτώ περιπτώσεις που επικαλέστηκε η Επιτροπή δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσε να εκτιμηθεί η αναλογικότητα των επιβαλλομένων κυρώσεων.

Τέλος το Δικαστήριο αποφαινόμενος ότι οι ποινικές κυρώσεις που προβλέπονται για την περίπτωση υπερβάσεως της εξαμήνης περιόδου φορολογικής ατέλειας δεν είναι δυσανάλογες,

³ Νόμος 2682/1999, σε ισχύ κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής επί της παρούσας υποθέσεως διαδικασία.

δεδομένου ότι η περίοδος είναι αρκετά μεγάλη και σε ορισμένες περιπτώσεις χορηγούνται διευκολύνσεις και παρατάσεις.

Η κλοπή του οχήματος

Τέλος, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών του έτους 1988⁴ προβλέπεται υποχρεωτικώς η καταβολή του τέλους ταξινόμησης και από τα πρόσωπα εκείνα τα οποία υπήρξαν θύματα κλοπής δευτέρου αυτοκινήτου τελούντος υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η διάταξη αυτή εισάγει γενικό τεκμήριο φοροδιαφυγής, χωρίς να υπάρχουν αποδείξεις ότι το κλαπέν όχημα παραμένει στην Ελλάδα. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι καταστάσεις στις οποίες ενδέχεται να υφίσταται φοροδιαφυγή πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση.

Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η χορήγηση της ατέλειας εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι ο απολαύων αυτής της ατέλειας χρησιμοποιεί το μεταφορικό μέσο αποκλειστικώς για ιδιωτική του χρήση, χωρίς το μεταφορικό αυτό μέσο να μπορεί ούτε να εκχωρηθεί ούτε να εκμισθωθεί ούτε να αποτελέσει αντικείμενο χρησιδανείου. Η κλοπή αυτοκινήτου τελούντος υπό καθεστώς φορολογικής ατέλειας και οι συνέπειες μιας τέτοιας κλοπής δεν προβλέπονται από την οδηγία, από κανένα δε στοιχείο αυτής δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι σκοπός της ήταν να επεκτείνει την ατέλεια περιορίζοντας, κατά συνέπεια, τη φορολογική κυριαρχία των κρατών μελών σε περιπτώσεις στις οποίες ο σύνδεσμος μεταξύ του δικαιούχου της ατέλειας και του οχήματος που αυτή αφορά παύει να υφίσταται, ιδίως δε στην περίπτωση κλοπής. Μια τέτοια περίπτωση εμπίπτει στην κανονιστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

Η καταβολή του τέλους ταξινόμησης και η παραίτηση από τα ένδικα μέσα

Τέλος, ο νόμος 2682/1999 προβλέπει ότι αν οι ενδιαφερόμενοι καταβάλουν το οφειλόμενο τέλος και παραιτηθούν των προβλεπομένων ενδίκων μέσων κατά της καταλογιστικής πράξεως επιβολής αυτού του τέλους δεν ασκείται καμία ποινική δίωξη. Το Δικαστήριο κρίνει ότι **η διάταξη αυτή μπορεί να στερήσει από τους πολίτες την αποτελεσματική δικαστική προστασία που τους παρέχει** το κοινοτικό δίκαιο ως προς τα δικαιώματα που οι εν λόγω πολίτες έλκουν εκ του δικαίου αυτού.

Η συντηρητική δέσμευση

Επίσης, ο ελληνικός νόμος προβλέπει την προσωρινή συντηρητική δέσμευση των οχημάτων και την απόδοσή τους μετά την καταβολή των προστίμων.

Το Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι το μέτρο αυτό στερεί τον δικαιούχο από τη χρήση του οχήματός του για περίοδο που ενδέχεται να είναι μακρά. Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία που έχει το δικαίωμα οδηγήσεως οχήματος για την αποτελεσματική άσκηση δικαιωμάτων συνδεδεμένων με την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι το μέτρο αυτό **είναι δυσανάλογο σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό**. Το οικείο κράτος θα μπορούσε να επιδιώξει την επίτευξη του σκοπού εισπράξεως των προστίμων με μέσα περισσότερο σύμφωνα προς την κοινοτική νομοθεσία, όπως είναι η σύσταση εγγυήσεως.

⁴ Απόφαση του Υπουργού Οικονομικών Δ 247/13, της 1ης Μαρτίου 1988.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Γλώσσες στις οποίες διατίθεται: BG FR GR PT PL RO

Το πλήρες κείμενο της αποφάσεως βρίσκεται στην ιστοσελίδα του Δικαστηρίου
<http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=EL&Submit=rechercher&numaff=C-156/04>

Μπορείτε, κατά κανόνα, να το συμβουλευθείτε από τις 12 το μεσημέρι, ώρα κεντρικής Ευρώπης, κατά την ημερομηνία της δημοσιεύσεως της αποφάσεως.

Για περισσότερες πληροφορίες επικοινωνήστε με την κα Estella Cigna Angelidis

Τηλ.: (00352) 4303 2582 Fax: (00352) 4303 2674