

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 29ης Μαΐου 1997 *

Στην υπόθεση C-389/95,

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

Siegfried Klattner

και

Ελληνικού Δημοσίου,

η έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. C. Moitinho de Almeida, πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet (εισηγητή) και P. Jann, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική.

γενικός εισαγγελέας: A. La Pergola
γραμματέας: L. Hewlett, υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- ο S. Klattner, εκπροσωπούμενος από τον Αλέξανδρο Τσάμη και την Αικατερίνη Σγουρίδου, δικηγόρους Θεσσαλονίκης,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Γεώργιο Κανελλόπουλο, πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και την Ιωάννα Γαλάνη-Μαραγκουδάκη, βοηθό ειδικό νομικό σύμβουλο της Ειδικής Νομικής Υπηρεσίας Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων του Υπουργείου Εξωτερικών,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τις Μαρία Πατακιά και Héléne Michard, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του S. Klattner, της Ελληνικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 23ης Ιανουαρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Μαρτίου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 1995, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Ιανουαρίου 1996, το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης υπέβαλε,

κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τέσσερα προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 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, στο εξής: οδηγία).

- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν κατά την εκδίκαση προσφυγής με την οποία ο S. Klattner ζητεί την ακύρωση της καταλογιστικής πράξεως με την οποία του επιβλήθηκαν δασμοί, φόροι και πρόσθετα τέλη λόγω παραβάσεως της ελληνικής νομοθεσίας περί προσωρινής ατελούς εισαγωγής ορισμένων μεταφορικών μέσων.

- 3 Σκοπός της οδηγίας είναι, όπως προκύπτει από το προοίμιό της, η κατάργηση των εμποδίων που δημιουργούν για την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και τη σύσταση της εσωτερικής αγοράς τα φορολογικά καθεστώτα των κρατών μελών που εφαρμόζονται στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (βλ. πρώτη και δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας).

- 4 Το άρθρο 1 της οδηγίας επιβάλλει συνεπώς στα κράτη μέλη την υποχρέωση, υπό τους όρους που αυτή καθορίζει, να χορηγούν, κατά την προσωρινή εισαγωγή από άλλο κράτος μέλος διαφόρων μεταφορικών μέσων, μεταξύ των οποίων καταλέγονται τα οδικά οχήματα με κινητήρα, ατέλεια από τους φόρους κύκλου εργασιών, τους ειδικούς φόρους καταναλώσεως, τους λοιπούς φόρους καταναλώσεως καθώς και ορισμένους άλλους φόρους (μεταξύ των οποίων τα τέλη κυκλοφορίας που προβλέπει ο ελληνικός νόμος 2367/53). Για να τύχουν της ατελείας, τα αναφερόμενα στην οδηγία μεταφορικά μέσα πρέπει να έχουν αποκτηθεί ή εισαχθεί υπό τους γενικούς όρους φορολογίας που ισχύουν στην εσωτερική αγορά ενός από τα κράτη μέλη και να μην έχουν τύχει, λόγω εξαγωγής, είτε απαλλαγής είτε επιστροφής των φόρων κύκλου εργασιών, των ειδικών φόρων καταναλώσεως ή των λοιπών φόρων καταναλώσεως.

- 5 Το άρθρο 3 της οδηγίας, που αφορά την «προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων για ιδιωτική χρήση», ορίζει τα εξής:

«Η ατέλεια από τους φόρους που αναφέρονται στο άρθρο 1 χορηγείται για συνεχές ή όχι χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους 6 μήνες ανά δωδεκάμηνο κατά την προσωρινή εισαγωγή επιβατικών οχημάτων (...), υπό τους ακόλουθους όρους:

α) ο ιδιώτης που εισάγει τα αγαθά αυτά πρέπει:

αα) να έχει τη συνήθη κατοικία του σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος της προσωρινής εισαγωγής,

ββ) να χρησιμοποιεί αυτά τα μεταφορικά μέσα για ιδιωτική του χρήση,

β) τα μεταφορικά μέσα δεν επιτρέπεται να μεταβιβάζονται ούτε να εκμισθώνονται μέσα στο κράτος μέλος όπου εισάγονται προσωρινά, αλλά ούτε και να αποτελέσουν αντικείμενο χρησιδανείου προς κάτοικο αυτού του κράτους μέλους. (...)»

Το δε άρθρο 9, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διατηρούν ή/και να προβλέπουν ευνοϊκότερες διατάξεις από αυτές που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Έχουν, ιδίως, τη δυνατότητα να επιτρέπουν, μετά από αίτηση του εισαγωγέα, την προσωρινή εισαγωγή για μεγαλύτερη χρονική περίοδο από αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 3 και στο άρθρο 4, παράγραφος 2. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να εισπράττουν τους φόρους που απαριθμούνται στο παράρτημα για τις χρονικές περιόδους που υπερβαίνουν αυτές που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

(...)».

- 6 Η μεταφορά της οδηγίας στην εσωτερική έννομη τάξη πραγματοποιήθηκε με την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών Δ-1254/141 της 1ης Νοεμβρίου 1984, που τροποποιήθηκε με την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών Δ-247/13 της 1ης Μαρτίου 1988 (στο εξής: υπουργική απόφαση).
- 7 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της υπουργικής αυτής αποφάσεως επιτρέπει την προσωρινή εισαγωγή στην Ελλάδα, «χωρίς την εισπραξη των αναλογούντων δασμών και λοιπών φόρων, των μεταφορικών μέσων ιδιωτικής χρήσης (...), τα οποία προορίζονται να παραμείνουν προσωρινά στη χώρα και στη συνέχεια να επανεξαχθούν μέσα στην προβλεπόμενη κατά περίπτωση προθεσμία».
- 8 Η ατέλεια χορηγείται για διάστημα έξι, συνεχών ή μη, μηνών ανά δωδεκάμηνο. Το διάστημα αυτό μπορεί να παραταθεί κατά εννέα μήνες (άρθρο 4, παράγραφος 2).
- 9 Το άρθρο 8, παράγραφος 4, της υπουργικής αποφάσεως απαγορεύει την ατελή προσωρινή εισαγωγή και δεύτερου μεταφορικού μέσου από το ίδιο πρόσωπο.
- 10 Κατά το άρθρο 10, παράγραφος 7, της υπουργικής αποφάσεως, για κάθε παράβαση της ανωτέρω διατάξεως «οφείλονται άμεσα οι δασμοί και λοιποί φόροι που αναλογούν στα μεταφορικά μέσα και είδη ατομικής χρήσης κατά την ημέρα διαπίστωσης της παράβασης, καθώς και πρόσθετο τέλος ίσο με το 100 % των παραπάνω δασμών και λοιπών φόρων».
- 11 Ο S. Klaitner, κάτοικος Γερμανίας, εισήγαγε στην Ελλάδα, όπου διαμένει τακτικά, ένα πρώτο επιβατικό όχημα για το διάστημα από 27 Νοεμβρίου 1989 μέχρι 30 Απριλίου 1990, στη συνέχεια δε ένα δεύτερο επιβατικό όχημα για το διάστημα από 14 Απριλίου 1990 μέχρι 16 Ιουλίου 1991, αμφότερα δε τα οχήματα υπήχθησαν στο καθεστώς της ατέλειαι που προβλέπει η υπουργική απόφαση.

- 12 Η επίδικη καταλογιστική πράξη εκδόθηκε κατόπιν ελέγχου που διενήργησαν τελωνειακοί υπάλληλοι του τελωνείου Δοϊράνης στις 16 Ιουλίου 1991, όταν ο Klattner προσπάθησε να επανεισαγάγει ατελώς το δεύτερο όχημά του. Με την καταλογιστική αυτή πράξη προσάπτονται στον Klattner οι ακόλουθες παραβάσεις, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως απλές τελωνειακές παραβάσεις: πρώτον, κυκλοφορία εντός Ελλάδος δύο συγχρόνως επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως του για διάστημα 16 ημερών (από τις 14 έως τις 30 Απριλίου 1990)- δεύτερον, επανειλημμένη κυκλοφορία επιβατικού οχήματος επί διάστημα υπερβαίνον κατά 134 ημέρες το νομίμως προβλεπόμενο. Με την καταλογιστική αυτή πράξη ζητείται από τον Klattner να καταβάλει 21 043 856 δρχ. ως δασμούς, πρόσθετα τέλη και λοιπούς φόρους, καθώς και 29 430 δρχ. ως τέλη κυκλοφορίας, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 της υπουργικής αποφάσεως.
- 13 Ο Klattner ζήτησε από το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης την ακύρωση της καταλογιστικής αυτής πράξεως, ισχυριζόμενος ότι η απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 4, της υπουργικής αποφάσεως αντιβαίνει προς τις διατάξεις της οδηγίας.
- 14 Δεδομένου ότι το εθνικό δικαστήριο έχει αμφιβολίες για το αν ορισμένες διατάξεις της υπουργικής αποφάσεως συμβιβάζονται προς την οδηγία, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Κατά την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων για ιδιωτική χρήση στο εσωτερικό της Κοινότητας, κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 83/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, η ατέλεια χορηγείται για ένα μόνον επιβατικό όχημα ή και για πλείονα του ενός; Η ανωτέρω οδηγία εισάγει πράγματι διάκριση για τον αριθμό των επιβατικών οχημάτων που είναι δυνατόν να εισάγονται προσωρινώς με ατέλειες αναλόγως του εάν προορίζονται για ιδιωτική χρήση ή για επαγγελματική χρήση;
- 2) Θεσπίζεται από την οδηγία αυτή συγκεκριμένη υποχρέωση για τις αρμόδιες ελληνικές αρχές να μην περιορίζουν νομοθετικά την παράλληλη ή ταυτόχρονη προσωρινή εισαγωγή ατελώς περισσότερων του ενός επιβατικών οχημάτων για ιδιωτική χρήση από το ίδιο πρόσωπο; Είναι δυνατή η επίκληση των διατάξεων των άρθρων 3 και 9 της ίδιας οδηγίας έναντι της

Διοικήσεως ενώπιον εθνικού δικαστηρίου υπό διοικουμένου, προβάλλοντας ότι είναι ασυμβίβαστη προς αυτές ρύθμιση εμπεριεχομένη σε διάταξη νόμου;

- 3) Συμβιβάζεται με τον σκοπό και τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας πρόβλεψη του εθνικού νομοθέτη ότι, σε περίπτωση παραβάσεως ορισμένων διατάξεων (όπως εκείνης του άρθρου 8, παράγραφος 4, που δεν επιτρέπει την εισαγωγή δεύτερου μεταφορικού μέσου από το ίδιο πρόσωπο) της υπουργικής αποφάσεως που εκδόθηκε για την εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου με τις διατάξεις της οδηγίας, οφείλονται άμεσα οι αναλογούντες δασμοί και λοιποί φόροι, καθώς και ισόποσο πρόσθετο τέλος, στον βαθμό που αποδεδειγμένα πρόκειται για προσωρινή και όχι για οριστική εισαγωγή επιβατικού οχήματος;
- 4) Είναι σύμφωνη προς την κοινοτική αρχή της αναλογικότητας η πρόβλεψη επιβολής στην προηγούμενη περίπτωση και πρόσθετου τέλους ίσου με το 100 % των αναλογούντων δασμών και λοιπών φόρων, ανεξάρτητα από τον χρόνο παραμονής του δεύτερου επιβατικού οχήματος στην Ελλάδα;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 15 Με το πρώτο ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν οι διατάξεις του άρθρου 3 της οδηγίας έχουν την έννοια ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο αυτό ατέλεια μπορεί να χορηγείται για περισσότερα του ενός επιβατικά οχήματα ανά άτομο.
- 16 Ο Klattner και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι το άρθρο 3 της οδηγίας δεν περιορίζει τον αριθμό των επιβατικών οχημάτων για τα οποία ισχύει η ατέλεια. Ισχυρίζονται, αφενός, ότι στο κείμενο της οδηγίας στις περισσότερες γλώσσες χρησιμοποιείται ο πληθυντικός αριθμός για τον προσδιορισμό των μεταφορικών μέσων για τα οποία ισχύει η ατέλεια. Αφετέρου, ισχυρίζονται

ότι ο περιορισμός του αριθμού των επιβατικών οχημάτων για τα οποία θα μπορούσε να ισχύει η ατέλεια θα παρεμπόδιζε την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων εντός της Κοινότητας και θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των περιπτώσεων διπλής φορολογίας. Η Επιτροπή προσθέτει ότι οι κίνδυνοι φοροδιαφυγής μπορούν να περιοριστούν με τη λήψη λιγότερο επαχθών μέτρων, όπως είναι η σφράγιση των διαβατηρίων όσων ζητούν να υπαχθούν στο καθεστώς της ατέλειας.

- 17 Η Ελληνική Κυβέρνηση υποστηρίζει, αντίθετα, ότι το άρθρο 3 της οδηγίας έχει την έννοια ότι η ατέλεια δεν μπορεί να χορηγηθεί παρά μόνο για ένα επιβατικό όχημα ανά άτομο. Κατά την κυβέρνηση αυτή, η ερμηνεία αυτή προκύπτει πρωτίστως από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 3, σε συνδυασμό με τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας. Ειδικότερα, ισχυρίζεται ότι η χρησιμοποίηση πληθυντικού αριθμού στο άρθρο 3 δικαιολογείται από το γεγονός ότι το άρθρο αυτό αναφέρει διάφορες κατηγορίες μεταφορικών μέσων. Κατά την εν λόγω κυβέρνηση, η ορθότητα της ερμηνείας την οποία προτείνει αποδεικνύεται επιπλέον από το γεγονός ότι η οδηγία δεν έθεσε τις προϋποθέσεις ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων εντός της Κοινότητας και προέβλεψε ότι η ατέλεια θα ισχύει μόνο για τις εισαγωγές οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως. Τέλος, η Ελληνική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η επιβολή ανωτάτου ορίου για τον αριθμό των οχημάτων για τα οποία ισχύει η ατέλεια εξυπηρετεί την ανάγκη αποφυγής αφενός της φορολογικής απάτης και αφετέρου της διαταράξεως της εγχώριας αγοράς καινούριων ή μεταχειρισμένων οχημάτων.
- 18 Επισημαίνεται εξαρχής ότι η οδηγία δεν περιορίζει ρητά ούτε τον αριθμό των επιβατικών οχημάτων ούτε καν τον αριθμό των μεταφορικών μέσων για τα οποία μπορεί να ισχύσει η ατέλεια.
- 19 Τέτοιος περιορισμός δεν προκύπτει ούτε από το γράμμα του άρθρου 3 της οδηγίας.
- 20 Συγκεκριμένα, στο κείμενο του άρθρου αυτού στις περισσότερες γλώσσες, ειδικότερα δε στην ελληνική, δεν προβλέπεται κανένα ανώτατο όριο για τα αγαθά που μπορούν να εισαχθούν ατελώς για ιδιωτική χρήση («indsørsel af private køretøjer», «Einfuhr von Personenfahrzeugen», «importación (...) de vehículos de turismo», «importation (...) des véhicules de tourisme», «importazione (...) dei

veicoli da turismo», «εισαγωγή επιβατικών οχημάτων», «invoer van personenvoertuigen», «importação (...) de veículos de turismo», «yksityisajoneuvot on maahantuotaessa»).

- 21 Δεν ευσταθεί το επιχείρημα της Ελληνικής Κυβερνήσεως ότι η ύπαρξη τέτοιου περιορισμού προκύπτει κατ' αναλογία από τη διατύπωση των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας, τα οποία αφορούν τις προσωρινές εισαγωγές επιβατικών οχημάτων αφενός για επαγγελματική χρήση και αφετέρου για ορισμένες ιδιαίτερες χρήσεις.
- 22 Πέραν του ότι οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται σε άλλες περιπτώσεις εισαγωγής και όχι στις περιπτώσεις του άρθρου 3 της οδηγίας, τόσο από την εν γένει οικονομία των άρθρων αυτών όσο και από τη διατύπωση που χρησιμοποιείται στο κείμενο της οδηγίας στις διάφορες γλώσσες προκύπτει ότι η λέξη «un», η οποία χρησιμοποιείται στο ισπανικό και στο γαλλικό κείμενο, η λέξη «um», η οποία χρησιμοποιείται στο πορτογαλικό κείμενο, και η λέξη «a», η οποία χρησιμοποιείται στο αγγλικό κείμενο, δεν μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια την οποία προτείνει η Ελληνική Κυβέρνηση, δηλαδή ότι η ατέλεια δεν μπορεί να χορηγείται παρά για ένα μόνον όχημα.
- 23 Ούτε από τους σκοπούς που επιδιώκει η οδηγία προκύπτει η ύπαρξη ανωτάτου ορίου για τον αριθμό των εισαγομένων οχημάτων για τα οποία μπορεί να ισχύσει ατέλεια.
- 24 Συγκεκριμένα, η οδηγία εκδόθηκε βάσει του άρθρου 99 της Συνθήκης ΕΟΚ και αποσκοπεί στην εξάλειψη των εμποδίων στην εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς, τα οποία προκύπτουν από τα φορολογικά καθεστώτα που ισχύουν για την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων ιδιωτικής ή επαγγελματικής χρήσεως (απόφαση της 2ας Αυγούστου 1993, C-9/92, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1993, σ. I-4467, σκέψη 6).
- 25 Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο, οι διατάξεις της οδηγίας πρέπει να ερμηνεύονται υπό το φως των θεμελιωδών σκοπών στους οποίους αποβλέπει

η επιδιωκόμενη εναρμόνιση όσον αφορά τον ΦΠΑ, όπως είναι, μεταξύ άλλων, η προώθηση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων και η πρόληψη των περιπτώσεων διπλής φορολογίας (αποφάσεις της 3ης Οκτωβρίου 1985, 249/84, Profant, Συλλογή 1985, σ. 3237, σκέψη 25, της 6ης Ιουλίου 1988, 127/86, Ledoux, Συλλογή 1988, σ. 3741, σκέψη 11, και της 23ης Απριλίου 1991, C-297/89, Ryborg, Συλλογή 1991, σ. I-1943, σκέψη 13). Ειδικότερα, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας, η ελεύθερη κυκλοφορία των κατοίκων της Κοινότητας εντός της Κοινότητας δυσχεραίνεται από τα φορολογικά καθεστώτα που ισχύουν για τις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων ιδιωτικής ή επαγγελματικής χρήσεως και ότι η κατάργηση των εμποδίων που απορρέουν από τα φορολογικά αυτά καθεστώτα είναι ιδιαιτέρως αναγκαία για την εγκαθίδρυση μιας οικονομικής αγοράς που να έχει χαρακτηριστικά ανάλογα προς τα χαρακτηριστικά μιας εσωτερικής αγοράς (προπαρατεθείσα απόφαση Ryborg, σκέψη 14).

26 Η επιβολή όμως ανωτάτου ορίου για τον αριθμό των οχημάτων που μπορούν να τύχουν ατέλειας παρακωλύει την ελεύθερη κυκλοφορία των κοινοτικών υπηκόων εντός της Κοινότητας, στη διευκόλυνση της οποίας αποβλέπει αντίθετα η οδηγία. Πράγματι, το ίδιο άτομο μπορεί να χρειάζεται να εισαγάγει προσωρινά και άλλα οχήματα ή άλλα μεταφορικά μέσα ιδιωτικής χρήσεως, ιδίως όταν, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 26 και 27 των προτάσεών του, έχει αναγκαστεί να χρησιμοποιήσει άλλα μεταφορικά μέσα για να επιστρέψει στη χώρα του, π.χ. λόγω ασθένειας, μηχανικής βλάβης ή ατυχήματος, ή όταν γενικότερα είναι κάτοχος πλειόνων οχημάτων που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν είτε από τον ίδιο είτε από μέλη της οικογένειάς του. Εξάλλου, η ίδια η Ελληνική Κυβέρνηση δέχεται ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα χορηγήσεως ατέλειας για ένα δεύτερο όχημα.

27 Μολονότι είναι αληθές ότι, όπως ισχυρίζεται η Ελληνική Κυβέρνηση, η δυνατότητα ατελούς εισαγωγής περισσότερων του ενός οχημάτων ενέχει αυξημένους κινδύνους απάτης και διαταράξεως της εγχώριας αγοράς ορισμένων κρατών μελών στα οποία το κόστος των μεταχειρισμένων οχημάτων είναι υψηλό, όπως συμβαίνει στην Ελληνική Δημοκρατία, εντούτοις υφίστανται, όπως τόνισε η Επιτροπή, διάφορα μέσα ελέγχου για τον περιορισμό των κινδύνων αυτών, όπως είναι η σφράγιση των εγγράφων του κυρίου του οχήματος.

- 28 Εξάλλου, ακόμη και αν η δυνατότητα ατελούς εισαγωγής δεν περιορίζεται σε συγκεκριμένο αριθμό οχημάτων ανά άτομο, εντούτοις πρέπει να πληρούνται διάφορες προϋποθέσεις, οι οποίες αφορούν ιδίως την «προσωρινότητα» της εισαγωγής και την «ιδιωτική» χρήση του οχήματος, δηλαδή, κατά το άρθρο 2, στοιχείο δ', της οδηγίας, «κάθε χρήση εκτός από την επαγγελματική».
- 29 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3 της οδηγίας έχει την έννοια ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο αυτό ατέλεια μπορεί να χορηγείται για περισσότερα του ενός επιβατικά οχήματα ανά άτομο.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 30 Κατόπιν της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, πρέπει να γίνει δεκτό ότι με το δεύτερο ερώτημα ερωτάται αν το άρθρο 3 της οδηγίας έχει άμεσα αποτελέσματα και δημιουργεί υπέρ των ιδιωτών δικαιώματα τα οποία οι ιδιώτες αυτοί μπορούν να επικαλούνται έναντι του κράτους μέλους που δεν έχει μεταφέρει την οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς και τα οποία υποχρεούνται να διασφαλίζουν τα εθνικά δικαστήρια.
- 31 Ο Klattner, η Ελληνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή φρονούν ότι επιτρέπεται η άμεση επίκληση έναντι των κρατών μελών του άρθρου 3 της οδηγίας, το οποίο δεν περιέχει αιρέσεις και είναι αρκούντως ακριβές.
- 32 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 19ης Ιανουαρίου 1982, 8/81, Becker, Συλλογή 1982, σ. 53, σκέψη 25, και της 17ης Σεπτεμβρίου 1996, C-246/94, C-247/94, C-248/94 και C-249/94, Cooperativa Agrícola Zootecnica S. Antonio κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-4373, σκέψη 17), σε κάθε περίπτωση που οι διατάξεις μιας οδηγίας είναι, από άποψη περιεχομέ-

νου, απαλλαγμένες αιρέσεων και ακρούντως ακριβείς, οι ιδιώτες μπορούν να τις επικαλούνται έναντι του κράτους ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, είτε όταν το κράτος αυτό έχει παραλείψει να μεταφέρει εμπροθέσμως την οδηγία στο εσωτερικό του δίκαιο είτε όταν έχει προβεί σε πλημμελή μεταφορά της.

- 33 Μια κοινοτική διάταξη είναι απαλλαγμένη αιρέσεων όταν θεσπίζει υποχρέωση η οποία δεν συνοδεύεται από καμιά επιφύλαξη ούτε απαιτείται για την εκτέλεσή της ή την επαγωγή των αποτελεσμάτων της η έκδοση κάποιας πράξεως, είτε των οργάνων της Κοινότητας είτε των κρατών μελών (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 3ης Απριλίου 1968, 28/67, *Molkerei-Zentrale Westfalen Lippe*, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 715, και την προπαρατεθείσα απόφαση *Cooperativa Agricola Zootechnica S. Antonio* κ.λπ., σκέψη 18). Εξάλλου, μια διάταξη είναι ακρούντως ακριβής, ώστε να μπορούν να την επικαλεστούν οι ιδιώτες και να την εφαρμόσει το δικαστήριο, οσάκις θεσπίζει υποχρέωση χωρίς διφορούμενη διατύπωση (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1986, 152/84, *Marshall*, Συλλογή 1986, σ. 723, σκέψη 52, και την προπαρατεθείσα απόφαση *Cooperativa Agricola Zootechnica S. Antonio* κ.λπ., σκέψη 19).
- 34 Το άρθρο 3 της οδηγίας έχει ακριβώς αυτά τα χαρακτηριστικά. Πράγματι, θεσπίζει την ανεπιφύλακτη και σαφέστατη υποχρέωση των κρατών μελών να χορηγούν ατέλεια στους ιδιώτες που εισάγουν προσωρινώς ορισμένα μεταφορικά μέσα ιδιωτικής χρήσεως υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπει.
- 35 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3 της οδηγίας παράγει άμεσα αποτελέσματα και δημιουργεί υπέρ των ιδιωτών δικαιώματα τα οποία αυτοί μπορούν να επικαλούνται έναντι του κράτους μέλους που δεν έχει μεταφέρει την οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς και τα οποία υποχρεούνται να διασφαλίζουν τα εθνικά δικαστήρια.

Επί του τρίτου και του τέταρτου ερωτήματος

- 36 Με τα δύο τελευταία ερωτήματα το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν οι διατάξεις της οδηγίας ή η αρχή της αναλογικότητας απαγορεύουν εθνική ρύθμιση που προβλέπει ότι, σε περίπτωση προσωρινής εισαγωγής δεύτερου επιβατικού οχήματος, οφείλονται άμεσα οι αναλογούντες δασμοί και φόροι καθώς και ισόποσο πρόσθετο τέλος.
- 37 Ο Klattner και η Επιτροπή υποστηρίζουν κατ' αρχάς ότι η εκ μέρους κράτους μέλους επιβολή κυρώσεως για την προσωρινή εισαγωγή δεύτερου οχήματος, όπως προβλέπεται από την ελληνική νομοθεσία, αντιβαίνει προς τις διατάξεις της οδηγίας. Ο Klattner προσθέτει ότι οι προβλεπόμενες από την ελληνική νομοθεσία κυρώσεις είναι δυσανάλογες προς την παράβαση την οποία διέπραξε. Η δε Επιτροπή φρονεί ότι η εθνική ρύθμιση δεν μπορεί να επιβάλλει την καταβολή δασμών για την εισαγωγή κοινοτικών οχημάτων, όπως εν προκειμένω, και ότι μπορεί να απαιτεί την άμεση καταβολή των αναλογούντων φόρων μόνο στην περίπτωση παραβάσεων που αίρουν τον προσωρινό χαρακτήρα της εισαγωγής. Τέλος, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι προβλεπόμενες, σε σχέση με τα εισαγόμενα οχήματα, κυρώσεις δεν πρέπει να είναι πολύ αυστηρότερες από τις προβλεπόμενες σε σχέση με τα εγχώρια.
- 38 Επί του σημείου αυτού αρκεί να επισημανθεί ότι η εκ μέρους κράτους μέλους νομοθετική επιβολή κυρώσεως για την προσωρινή εισαγωγή δεύτερου οχήματος προοριζόμενου για ιδιωτική χρήση, προσωρινή εισαγωγή την οποία επιτρέπει το άρθρο 3 της οδηγίας, εμποδίζει την παραγωγή των αποτελεσμάτων της οδηγίας αυτής.
- 39 Συνεπώς, στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3 της οδηγίας έχει την έννοια ότι απαγορεύει εθνική ρύθμιση προβλέπουσα ότι, σε περίπτωση προσωρινής εισαγωγής δεύτερου επιβατικού οχήματος, οφείλονται άμεσα οι αναλογούντες δασμοί και φόροι καθώς και ισόποσο πρόσθετο τέλος.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 40 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ελληνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους 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 (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 1995 το Διοικητικό Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης, αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 3 της οδηγίας 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, έχει την έννοια ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο αυτό ατέλεια μπορεί να χορηγείται για περισσότερα του ενός επιβατικά οχήματα ανά άτομο.
- 2) Το άρθρο 3 της οδηγίας 83/182 παράγει άμεσα αποτελέσματα και δημιουργεί υπέρ των ιδιωτών δικαιώματα τα οποία αυτοί μπορούν να επικαλούνται έναντι του κράτους μέλους που δεν έχει μεταφέρει την οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο ή την έχει μεταφέρει πλημμελώς και τα οποία υποχρεούνται να διασφαλίζουν τα εθνικά δικαστήρια.

3) Το άρθρο 3 της οδηγίας 83/182 έχει την έννοια ότι απαγορεύει εθνική ρύθμιση προβλέπουσα ότι, σε περίπτωση προσωρινής εισαγωγής δεύτερου επιβατικού οχήματος, οφείλονται άμεσα οι αναλογούντες δασμοί και φόροι καθώς και ισόποσο πρόσθετο τέλος.

Moitinho de Almeida

Gulmann

Edward

Puissochet

Jann

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 29 Μαΐου 1997.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

R. Grass

J. C. Moitinho de Almeida