

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 2ας Ιουλίου 2002 *

Στην υπόθεση C-115/00,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Finanzgericht Münster (Γερμανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl

και

Finanzamt Borken,

η έκδοση προδικαστικής απόφασεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 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 (ΕΕ L 279, σ. 1), και 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 (ΕΕ L 279, σ. 32),

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, P. Jann, F. Macken, N. Colneric και S. von Bahr, προέδρους τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (εισηγητή), R. Schintgen, B. Σκουρή και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: D. Ruiz-Jarabo Colomer

γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η εταιρία Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl, εκπροσωπούμενη από την B. Jansen-Weber και τον A. Hoves, διαχειριστές της εταιρίας αυτής,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Rispal-Bellanger και τον S. Seam,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την M. Wolfcarius και τον E. Traversa, επικουρούμενους από τον A. Böhlke, Rechtsanwalt,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του Finanzamt Borken, εκπροσωπούμενου από τον W. Busch, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενης από την P. Whipple, barrister, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την M. Wolfcarius, επικουρούμενη από τον A. Böhlke, κατά τη συνεδρίαση της 16ης Οκτωβρίου 2001,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Νοεμβρίου 2001,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 23ης Φεβρουαρίου 2000, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Μαρτίου 2000, το Finanzgericht Münster υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 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 (ΕΕ L 279, σ. 1), και 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 (ΕΕ L 279, σ. 32).
- 2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της εταιρίας Andreas Hoves Internationaler Transport-Service Sàrl (στο εξής: εταιρία Hoves) και του Finanzamt Borken σχετικά με τέλη κυκλοφορίας που βάσει του γερμανικού δικαίου το δεύτερο αξίωσε για φορτηγά οχήματα τα οποία ταξινομήθηκαν στο Λουξεμβούργο επ' ονόματι της εταιρίας Hoves και εκτελούν μεταφορές καμποτάζ στη Γερμανία.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική ρύθμιση

- 3 Ένα πρώτο μεταβατικό καθεστώς μεταφορών καμποτάζ καθιερώθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4059/89 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).
- 4 Ο κανονισμός αυτός όριζε ότι, από την 1η Ιουλίου 1990, κάθε μεταφορέας ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου και ο οποίος είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος (στο εξής: κράτος μέλος εγκαταστάσεως), σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους αυτού, και έχει εκεί δικαίωμα να εκτελεί διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων δύναται, αρκεί να διαθέτει άδεια καμποτάζ, να εκτελεί προσωρινώς εθνικές μεταφορές εντός άλλου κράτους μέλους (στο εξής: κράτος μέλος υποδοχής) χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση.
- 5 Ο κανονισμός επέβαλλε κοινοτική ποσόστωση αντίστοιχη με ορισμένο αριθμό δίμηνων αδειών καμποτάζ, η οποία μπορούσε να αυξηθεί κάθε χρόνο από την Επιτροπή, και καθόριζε τον τρόπο κατανομής των αδειών αυτών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών. Η Επιτροπή διαβίβαζε τις άδειες καμποτάζ στα κράτη μέλη εγκαταστάσεως. Στη συνέχεια, οι αρμόδιες αρχές των κρατών αυτών χορηγούσαν τις εν λόγω άδειες στους μεταφορείς που υπέβαλλαν σχετική αίτηση.
- 6 Το μεταβατικό αυτό καθεστώς ίσχυσε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992. Συγκεκριμένα, προβλεπόταν, στο άρθρο 9 του κανονισμού 4059/89, ότι το Συμβούλιο θα εκδώσει, μετά την 1η Ιουλίου 1992, κανονισμό για τον καθορισμό του οριστικού καθεστώτος καμποτάζ ο οποίος θα άρχιζε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.

- 7 Με την απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-65/90, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1992, σ. I-4593), το Δικαστήριο ακύρωσε τον κανονισμό 4059/89 για παράβαση ουσιώδους τύπου, αλλά διατήρησε τα αποτελέσματά του μέχρι να θεσπιστεί νομοτύπως νέα ρύθμιση.
- 8 Στις 25 Οκτωβρίου 1993, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3118/93, ο οποίος άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1994. Ο κανονισμός αυτός κατέστησε δυνατή την εκτέλεση εθνικών μεταφορών από κάθε μεταφορέα εμπορευμάτων κάτοχο της κοινοτικής άδειας που προβλεπόταν από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών (ΕΕ L 95, σ. 1).
- 9 Ο κανονισμός 3118/93 οργάνωνε νέο μεταβατικό καθεστώς κοινοτικών αδειών και ποσοτώσεων καμποτάζ. Επέβαλλε κοινοτική ποσόστωση αντίστοιχη με ορισμένο αριθμό δίμηνων αδειών καμποτάζ και καθόριζε τον τρόπο κατανομής των αδειών αυτών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών. Ο εν λόγω κανονισμός όριζε ότι η ετήσια αύξηση της ποσοτώσεως αυτής θα γίνεται κατά ένα σταθερό ποσοστό.
- 10 Το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού 3118/93 όριζε ότι το καθεστώς κοινοτικών αδειών και ποσοτώσεων θα παύσει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1998. Η παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της ίδιας διατάξεως διευκρίνιζε ότι από την ημερομηνία αυτή κάθε μη εγκατεστημένος μεταφορέας που πληροί τις προϋποθέσεις του εν λόγω κανονισμού θα δύναται να εκτελεί, προσωρινώς και χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς, εθνικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων εντός άλλου κράτους μέλους, χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση.

- 11 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3118/93 έχει ως εξής:

«Κάθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και ο οποίος είναι κάτοχος της κοινοτικής άδειας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 γίνεται δεκτός, υπό τους όρους που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, να εκτελεί, προσωρινά, και για λογαριασμό τρίτου, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αποκαλούμενες στο εξής “ενδομεταφορές ή καμποτάζ”, σε άλλο κράτος μέλος, αποκαλούμενο στο εξής “κράτος μέλος υποδοχής”, χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση.»

- 12 Το άρθρο 3, παράγραφος 3, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 3118/83 ορίζει:

«Η άδεια καμποτάζ εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα [...]. Κάθε άδεια καμποτάζ μπορεί να χρησιμοποιείται για ένα μόνον όχημα κάθε φορά.

Ως “όχημα” νοείται είτε όχημα με κινητήρα που έχει [ταξινομηθεί] στο κράτος μέλος εγκατάστασης, είτε συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων από τα οποία τουλάχιστον εκείνο που φέρει τον κινητήρα έχει [ταξινομηθεί] στο κράτος μέλος εγκατάστασης, και τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για μεταφορές εμπορευμάτων.»

- 13 Κατά το άρθρο 6, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού 3118/93, το οποίο είναι σχεδόν πανομοιότυπο με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 4059/89:

«1. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών ρυθμίσεων, στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικη-

τικές 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 [...]
- γ) προϋποθέσεις σχετικές με τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων, ιδίως δε επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευαλλοίωτων τροφίμων και ζώντων ζώων.
- 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 ίδιους όρους με εκείνους που επιβάλλει το κράτος μέλος στους δικούς του υπηκόους, ώστε να εμποδίζεται κάθε καταφανής ή συγκαλυμμένη διάκριση λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης.»

- 14 Στις 25 Οκτωβρίου 1993 το Συμβούλιο εξέδωσε και την οδηγία 93/89. Η οδηγία αυτή έχει ως σκοπό την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των κρατών μελών χάρη στην εναρμόνιση των συστημάτων τελών και διοδίων και στην καθιέρωση δίκαιων μηχανισμών για τον καταλογισμό του κόστους των έργων υποδομής στους μεταφορείς. Βάσει του άρθρου της 13, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, η οδηγία αυτή έπρεπε να μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995.
- 15 Το άρθρο 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αυτής ορίζει ότι τα κράτη μέλη προσαρμόζουν, αν απαιτείται, μεταξύ άλλων συστημάτων, τα συστήματά τους τελών κυκλοφορίας.
- 16 Κατά το άρθρο 2 της οδηγίας 93/89, «όχημα» υπό την έννοια της οδηγίας αυτής είναι: «όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος τουλάχιστον ίσο προς 12 τόνους».
- 17 Τα τέλη κυκλοφορίας που αφορά η οδηγία 93/89 απαριθμούνται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, διάταξη η οποία αναφέρει:

«— Γερμανία: Kraftfahrzeugsteuer,

[...]

— Λουξεμβούργο: taxe sur le véhicules automoteurs,

[...]».

18 Το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 ορίζει:

«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].»

19 Με την απόφαση της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), το Δικαστήριο ακύρωσε την οδηγία 93/89, αλλά διατήρησε τα αποτελέσματά της μέχρι να θεσπιστεί νέα ρύθμιση. Τέτοια ρύθμιση είναι η 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), η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 20 Ιουλίου 1999.

Η εθνική ρύθμιση

20 Η σχετική εθνική ρύθμιση, όπως περιγράφεται από το εθνικό δικαστήριο στη διάταξη περί παραπομπής, είναι η ακόλουθη:

21 Πρώτον, πρόκειται για τον Kraftfahrzeugsteuergesetz (γερμανικό νόμο περί τελών κυκλοφορίας, στο εξής: KraftStG), του οποίου το άρθρο 1, που επιγράφεται «Αντικείμενο των τελών», ορίζει, όπως είχε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994:

«1) Στα τέλη κυκλοφορίας υπόκεινται:

[...]

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

3. η παράνομη χρήση οχημάτων· [...]».

22 Όπως έχει από την 1η Ιανουαρίου 1995, η εν λόγω διάταξη του KraftStG ορίζει:

«1) Στα τέλη κυκλοφορίας υπόκεινται:

[...]

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·

3. η παράνομη χρήση οχημάτων· [...]»

- 23 Το άρθρο 2 του KraftStG, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί, συνεργασία των αρμοδίων αρχών οδικής κυκλοφορίας», ορίζει:

«[...]

- 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. Τέλη λόγω παράνομης χρήσεως δεν επιβάλλονται αν η κατοχή του οχήματος απαλλάσσεται των τελών ή αν τέλη έχουν ήδη επιβληθεί κατ' εφαρμογήν του άρθρου 1, παράγραφος 1, σημείο 1 ή 2.»
- 24 Δεύτερον, πρόκειται για τη Strassenverkehrs-Zulassungsordnung (κανονιστική απόφαση περί κυκλοφορίας οχημάτων με κινητήρα, στο εξής: StVZO), της οποίας το άρθρο 18, που επιγράφεται «Υποχρέωση ταξινόμησης», έχει ως εξής:

«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 ρυμουλκούμενων οχημάτων εκτός λειτουργίας και

των αξόνων ρυμολκήσεως) 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 ρυμολκούμενου.»

- 25 Το άρθρο 23, παράγραφος 1, της StVZO, το οποίο επιγράφεται «Ταξινόμηση», ορίζει:

«Την ταξινόμηση οχήματος με κινητήρα ή ρυμολκούμενου πρέπει να ζητήσει ο ιδιοκτήτης από τη διοικητική αρχή (υπηρεσία αδειών κυκλοφορίας) της περιφέρειας στην οποία βρίσκεται το μέρος όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του. [...]»

- 26 Τρίτον, το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr (κανονιστικής αποφάσεως περί διεθνούς κυκλοφορίας αυτοκινήτων, συντομογραφικώς: IntKfzVO), της 12ης Νοεμβρίου 1934 (RGBl. 1934 I, σ. 1137), όπως είχε κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα στην κύρια δίκη, ορίζει:

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

[...]

b) αλλοδαπή άδεια κυκλοφορίας και αν στο έδαφος που καλύπτεται από την παρούσα απόφαση δεν βρίσκεται το μέρος όπου συνήθως έχουν τη βάση τους. [...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 27 Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η εταιρία Hoves, η οποία ιδρύθηκε στο Λουξεμβούργο με έγγραφο της 6ης Ιουνίου 1989, είναι εταιρία λουξεμβουργιανού δικαίου εγκατεστημένη στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου. Από τις 13 Σεπτεμβρίου 1993, ο Α. Hoves είναι το μοναδικό μέλος της εταιρίας αυτής. Αρχικά ήταν ο μοναδικός διαχειριστής της, αλλά στη συνέχεια, με συμβολαιογραφική πράξη της 24ης Μαρτίου 1998, η Β. Jansen-Weber ορίστηκε και αυτή διαχειριστής. Οι δύο διαχειριστές έχουν την εξουσία να εκπροσωπούν από κοινού την εν λόγω εταιρία. Ο Α. Hoves είναι διαχειριστής και της εταιρίας γερμανικού δικαίου Hoves Speditionsgesellschaft mbH, που είναι εγκατεστημένη στο Rhede (Γερμανία) (στο εξής: GmbH).
- 28 Το αντικείμενο της εταιρίας Hoves είναι οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων. Μέχρι το τέλος του 1995, δρούσε αποκλειστικώς ως μεταφορέας για λογαριασμό της GmbH. Οι όροι υπό τους οποίους ασκούσε τη δραστηριότητα αυτή είχαν καθοριστεί με σύμβαση της 27ης Ιανουαρίου 1993. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, η GmbH είχε αναλάβει τον προγραμματισμό της χρήσεως των οχημάτων και της δραστηριότητας των οδηγών. Μετά την εκτέλεση των εντολών μεταφοράς, οι οικονομικές εκκρεμότητες με την εταιρία Hoves τακτοποιούνταν με πίστωση του λογαριασμού της.
- 29 Δεκαπέντε φορτηγά αυτοκίνητα ταξινομήθηκαν στο Λουξεμβούργο επ' ονόματι της εταιρίας Hoves. Για τα οχήματα αυτά, η εταιρία αυτή κατέβαλλε λουξεμβουργιανά

τέλη κυκλοφορίας. Οι λουξεμβουργιανές αρχές τής χορήγησαν άδειες καμποτάζ, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού 4059/89. Η εταιρία αυτή απασχολούσε οκτώ οδηγούς, οι οποίοι όλοι κατοικούσαν στη Γερμανία.

- 30 Στο πλαίσιο φορολογικής διαφοράς ενώπιον του Finanzgericht Köln (Γερμανία), σχετικής με τα έτη 1993 και 1994 και χωριστής από την παρούσα διαφορά της κύριας δίκης, το Bundesamt für Finanzen ζήτησε από τις λουξεμβουργιανές αρχές τη νομική και διοικητική τους συνδρομή για να καθοριστεί ο τόπος διοικήσεως της εταιρίας Hoves. Με επιστολή της 12ης Ιουλίου 1996, η λουξεμβουργιανή εφορία παρέσχε ορισμένα πληροφοριακά στοιχεία, σύμφωνα με την οδηγία 77/799/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1977, περί αμοιβαίας συνδρομής των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών στον τομέα των αμέσων φόρων (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 86).
- 31 Κατά τα πληροφοριακά αυτά στοιχεία, όπως εκτίθενται από το αιτούν δικαστήριο, η εταιρία Hoves δεν διαθέτει στο Λουξεμβούργο ούτε δικό της συνεργείο ούτε χώρο σταθμεύσεως για τα φορτηγά της. Εφόσον η δραστηριότητά της στο Λουξεμβούργο κατ' ουσίαν περιορίζεται στη διαχείριση των μεταφορών και εφόσον οι σημαντικές αποφάσεις σχετικά με την εταιρία αυτή λαμβάνονται αποκλειστικώς από τον Α. Hoves, ο οποίος κατοικεί στη Γερμανία και διαμένει κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα εκεί, ο τόπος διοικήσεως της εταιρίας Hoves, υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 6, της Συμβάσεως για την αποφυγή της διπλής φορολογίας και την καθιέρωση κανόνων αμοιβαίας διοικητικής συνδρομής στον τομέα του φόρου εισοδήματος, του φόρου περιουσίας, του φόρου επιτηδεύματος και του φόρου ακινήτων, η οποία συνήφθη μεταξύ του Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας στις 23 Αυγούστου 1958 (BGBl. 1959 II, σ. 1270), όπως τροποποιήθηκε στις 15 Ιουλίου [διάβαζε: Ιουνίου] 1973 (BGBl. 1978 II, σ. 111), δεν βρίσκεται στο Λουξεμβούργο, αλλά στη Γερμανία. Ωστόσο, δεν μπορεί να δοθεί σαφής απάντηση στο ζήτημα αν τα γραφεία στο Remich και στο Esch-sur-Alzette (Λουξεμβούργο) αποτελούν εγκατάσταση υπό την έννοια της συμβάσεως αυτής. Είναι πιθανόν να υφίσταται εγκατάσταση στο Bertrange (Λουξεμβούργο) από τις 9 Φεβρουαρίου 1996.
- 32 Η γερμανική εφορία ακολούθησε την ανάλυση της λουξεμβουργιανής εφορίας. Δέχθηκε ότι ο τόπος διοικήσεως της εταιρίας Hoves βρισκόταν στο Rhede και επομένως υπολόγισε τη βάση επιβολής φόρου εταιριών και φόρου κύκλου εργασιών

για τα έτη 1989 έως 1995, φόρου περιουσίας για το έτος 1992 και φόρου επί των μισθών για τα έτη 1989 έως 1994. Κατά την ημερομηνία εκδόσεως της διατάξεως περί παραπομπής δεν είχε ακόμα δοθεί απάντηση στις διοικητικές ενστάσεις κατά των αποφάσεων αυτών.

- 33 Επί πλέον, το Finanzamt Borken καθόρισε τη βάση επιβολής τελών κυκλοφορίας των οχημάτων που ταξινομήθηκαν επ' ονόματι της εταιρίας Hoves και καθόρισε τα τέλη κυκλοφορίας για το χρονικό διάστημα από το 1991 έως το 1996. Η προσφυγή ενώπιον του Finanzgericht Münster στρέφεται κατά των αποφάσεων και πράξεων επιβολής τελών κυκλοφορίας.
- 34 Το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι το μέρος όπου συνήθως το αυτοκίνητο έχει τη βάση του υπό την έννοια του άρθρου 23, παράγραφος 1, της StVZO, όπως ερμηνεύεται από τη νομολογία, είναι ο τόπος όπου το όχημα τίθεται κατ' ευθείαν σε κυκλοφορία επί δημοσίας οδού και όπου ακινητοποιείται όταν τελειώνει το δρομολόγιο· στις διατοπικές μεταφορές, όπως στην κύρια δίκη, είναι ο τόπος όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις σχετικά με τη χρήση του οχήματος, περιλαμβανομένου του χρόνου αναπαύσεως των οδηγών. Εν προκειμένω, το μέρος όπου συνήθως τα οχήματα έχουν τη βάση τους βρίσκεται στο Rhede.
- 35 Εφόσον το μέρος όπου συνήθως τα οχήματα έχουν τη βάση τους βρίσκεται στη Γερμανία, τα οχήματα έπρεπε να ταξινομηθούν εκεί σύμφωνα με το άρθρο 18 της StVZO. Η υπαγωγή στα γερμανικά τέλη κυκλοφορίας απορρέει από το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 2, του KraftStG μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994, και από τις συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 1, παράγραφος 1, σημείο 2, δεύτερη περίοδος, δεύτερη ημπερίοδος, του KraftStG και του σημείου 3 της ίδιας διατάξεως από την 1η Ιανουαρίου 1995. Συγκεκριμένα, τα οχήματα χρησιμοποιήθηκαν παρανόμως υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 5, πρώτη περίοδος, του KraftStG.

- 36 Κατά το αιτούν δικαστήριο, απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας δεν προκύπτει ούτε από το εθνικό δίκαιο ούτε από τη Σύμβαση της 23ης Αυγούστου 1958 για την αποφυγή της διπλής φορολογίας. Το πιο πάνω δικαστήριο εξετάζει διαδοχικώς διάφορες εθνικές διατάξεις και διευκρινίζει ότι και η διμερής Σύμβαση περί του φορολογικού καθεστώτος των οχημάτων με κινητήρα, η οποία έχει συναφθεί με το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου (βλ. την απόφαση του Reichsminister der Finanzen της 1ης Ιουλίου 1930, RStBl. 1930, σ. 454), προϋποθέτει σαφώς προσωρινή παραμονή των οχημάτων στη Γερμανία.
- 37 Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το αν η νομική αυτή κατάσταση συνάδει με κοινοτικές διατάξεις, και ειδικότερα με τα άρθρα 6 του κανονισμού 3118/93 και 5 της οδηγίας 93/89.
- 38 Το Finanzgericht Münster σημειώνει ότι, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros (Συλλογή 1999, σ. I-1459), η έδρα μιας εταιρίας πρέπει να καθορίζεται από το καταστατικό της. Η εταιρία Hoves έχει την έδρα της καθώς και εγκατάσταση στο Λουξεμβούργο και το ζήτημα αν ο τόπος διοικήσεώς της βρίσκεται στο ίδιο μέρος είναι άνευ σημασίας. Κατά το χρονικό διάστημα που είναι κρίσιμο στην κύρια δίκη, η εταιρία αυτή δεν είχε στη Γερμανία ούτε θυγατρική ούτε πρακτορείο, αλλά ούτε και υποκατάστημα ή άλλη δευτερεύουσα εγκατάσταση υπό την έννοια μιας σταθερής εγκαταστάσεως με αόριστη διάρκεια, δηλαδή μόνιμη εγκατάσταση υπό την έννοια του φορολογικού δικαίου. Ούτε η εκ μέρους της GmbH διαχείριση των οχημάτων της εταιρίας Hoves ούτε το γεγονός ότι ο διαχειριστής της δεύτερης κατοικεί στο εν λόγω κράτος μέλος επιτρέπουν το συμπέρασμα ότι υφίσταται τέτοια εγκατάσταση. Επί πλέον, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου έχει χορηγήσει τις άδειες για την οδική μεταφορά.
- 39 Όσον αφορά τον στόχο να εμποδιστεί η φοροαποφυγή και να αποκλειστούν οι καταχρήσεις, το εθνικό δικαστήριο υπενθυμίζει ότι η εταιρία Hoves απλώς χρησιμοποίησε τις νόμιμες δυνατότητες που υφίσταντο εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, έστω και αν τούτο έγινε για να καταβληθούν μικρότερες επιβαρύνσεις με την πληρωμή τελών κυκλοφορίας εντός κράτους μέλους όπου ισχύει ευνοϊκότερο καθεστώς τελών.

40 Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, το Finanzgericht Münster αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Αντιτίθεται το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279, σ. 1), 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/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279, σ. 32), σε εθνική ρύθμιση όπως αυτή του άρθρου 1, παράγραφος 1, σημείο 2, δεύτερη περίοδος, δεύτερη ημπερίοδος, του νόμου Kraftfahrzeugsteuergesetz σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 1, σημείο 3, του ίδιου νόμου;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

41 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος

εγκαταστάσεως και χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ, σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

- 42 Λαμβάνοντας θέση συγχρόνως επί των δύο ερωτημάτων, η εταιρία Hoves προτείνει να δοθεί καταφατική απάντηση. Ισχυρίζεται ότι το λουξεμβουργιανό Υπουργείο Μεταφορών έχει εκδώσει για όλα τα οχήματα κοινοτικές άδειες καμποτάζ και ότι εξακριβώνει κάθε χρόνο αν τηρούνται οι διάφορες προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτήθηκε η χορήγηση των αδειών αυτών, οπότε στο πλαίσιο αυτό έχουν καθοριστεί η έδρα της εταιρίας και ο τόπος όπου τα οχήματα έχουν τη βάση τους και έχει εξακριβωθεί αν έχουν τηρηθεί τεχνικές και οικονομικές προδιαγραφές. Ο ισχυρισμός ότι η εντός του Λουξεμβούργου έκδοση αδειών μεταφοράς στερείται σημασίας αφήνει να νοηθεί ότι οι ενέργειες του λουξεμβουργιανού Υπουργείου Μεταφορών δεν είναι σύμφωνες με το κοινοτικό δίκαιο, καθόσον η ρύθμιση περί εκδόσεως αδειών και προσβάσεως των μεταφορικών επιχειρήσεων στην αγορά έχει εναρμονιστεί σε κοινοτικό επίπεδο.
- 43 Η εταιρία Hoves δεν αμφισβητεί ότι ουδέποτε είχε στο Λουξεμβούργο δικό της συνεργείο ή θέσεις σταθμεύσεως για τα βαρέα φορτηγά. Ωστόσο, θεωρεί ότι τούτο δεν ήταν υποχρεωτικό. Κατ' αυτήν, αν τα στοιχεία αυτά αποτελούσαν προϋπόθεση για την εκμετάλλευση μεταφορικής επιχειρήσεως, το Υπουργείο Μεταφορών δεν θα είχε εκδώσει τις αντίστοιχες άδειες.
- 44 Όσον αφορά το κρίσιμο για να καθοριστεί αν οφείλονται τέλη κυκλοφορίας «μέρος όπου συνήθως το όχημα έχει τη βάση του», η εταιρία Hoves αμφισβητεί ότι ο ορισμός του μπορεί να είναι ο «τόπος όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις σχετικά με τη χρήση

του οχήματος». Συγκεκριμένα, αν συνέβαινε τούτο, οποιαδήποτε σημαντική μεταφορική εταιρία θα μπορούσε να αποφύγει την υπαγωγή στα τέλη κυκλοφορίας μεταφέροντας σε κράτος μέλος, όπου τα τέλη είναι χαμηλότερα, το τμήμα της που λαμβάνει τέτοιες αποφάσεις. Το να εφαρμοστεί εν προκειμένω το προβλεπόμενο από το γερμανικό δίκαιο κριτήριο του τόπου όπου το όχημα έχει τη βάση του θα επηρέαζε πολλές εταιρίες στην Ευρώπη, καθόσον η GmbH διαχειριζόταν οχήματα όχι μόνον της εταιρίας Hoves, αλλά και μεταφορικών εταιριών εγκατεστημένων στην Ιταλία, στην Ισπανία και στην Πορτογαλία, στο κεφάλαιο των οποίων δεν είχε καμία συμμετοχή.

45 Κατά την εταιρία Hoves, το κέντρο λειτουργίας της πρέπει να οριστεί με βάση αντικειμενικά κριτήρια. Συναφώς, σημειώνει ότι:

- τα οχήματα χρησιμοποιούνταν ως επί το πλείστον στο εξωτερικό·
- ο χρόνος της κατά διαλείμματα ακινητοποίησης των βαρέων φορτηγών στο Λουξεμβούργο ήταν τουλάχιστον ίσος με αυτόν στη Γερμανία·
- η ταξινόμηση των οχημάτων και η επιβολή των τελών κυκλοφορίας έγιναν στο Λουξεμβούργο·
- οι τεχνικοί έλεγχοι γίνονταν στο Λουξεμβούργο·

- η αποθήκη καυσίμων των οχημάτων γέμιζε ως επί το πλείστον στο Λουξεμβούργο·

- τα βαρέα φορτηγά ήταν ασφαλισμένα στο Λουξεμβούργο, οι δε οδηγοί ήταν καταχωρισμένοι και ασφαλισμένοι σε αυτό το κράτος μέλος·

- χρησιμοποιούνταν λουξεμβουργιανές άδειες μεταφοράς, για τις οποίες κάθε χρόνο υποβαλλόταν νέα αίτηση·

- τηρούνταν η ρύθμιση και οι προϋποθέσεις προσβάσεως στο επάγγελμα που ίσχυαν στο Λουξεμβούργο·

- η εταιρία Hoves ελεγχόταν τακτικά και κατέβαλλε τακτικά φόρους.

46 Η Γαλλική Κυβέρνηση, με τις γραπτές της παρατηρήσεις, και το Finanzamt Borken, με τις προφορικές του παρατηρήσεις κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, υποστηρίζουν ότι το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 δεν αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις περί τελών κυκλοφορίας, ακόμα και αν οι διατάξεις αυτές έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση, με σκοπό την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και για τα οποία έχει χορηγηθεί εντός του κράτους αυτού άδεια καμποτάζ. Η διάταξη αυτή δεν αναφέρει ρητώς τα τέλη κυκλοφορίας, αλλά ισχύει «με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών ρυθμίσεων». Τα τέλη κυκλοφο-

ρίας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποτελούν αντικείμενο της οδηγίας 93/89, αλλά η προθεσμία που τάχθηκε για τη μεταφορά της στις έννομες τάξεις των κρατών μελών έληξε μόλις την 1η Ιανουαρίου 1995. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, αυτός καθ' εαυτόν ο κανονισμός 3118/93 δεν απαγόρευε την εφαρμογή της ρυθμίσεως των κρατών μελών περί τελών κυκλοφορίας.

47 Με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζει ότι κάθε κράτος μέλος έχει την εξουσία να καθορίζει τις περιστάσεις υπό τις οποίες δύναται να απαιτεί την ταξινόμηση και την καταβολή τελών κυκλοφορίας. Ωστόσο, το κοινοτικό δίκαιο προβλέπει ορισμένες εξαιρέσεις από την ελευθερία αυτή, στις οποίες περιλαμβάνεται ο κανονισμός 3118/93. Το να απαιτηθεί η καταβολή τελών κυκλοφορίας για όχημα το οποίο χρησιμοποιεί προσωρινώς τους αυτοκινητόδρομους κράτους μέλους στο πλαίσιο άδειας καμποτάζ θα αντιστρατευόταν τον σκοπό του εν λόγω κανονισμού, ο οποίος συνίσταται ακριβώς στο να καταστεί δυνατή η προσωρινή μεταφορά εντός άλλου κράτους μέλους.

48 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, εφόσον οι διατάξεις τις οποίες αφορά το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 απαριθμούνται περιοριστικώς και δεν περιλαμβάνουν τα τέλη κυκλοφορίας, το άρθρο αυτό απαγορεύει την είσπραξη τελών κυκλοφορίας από το κράτος μέλος υποδοχής κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας καμποτάζ που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως, ανεξαρτήτως του τόπου όπου συνήθως έχει τη βάση του το αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων κατά το πιο πάνω χρονικό διάστημα.

49 Σημειώνει ότι η εταιρία Hoves έχει λάβει δίμηνες άδειες καμποτάζ, οι οποίες εκδίδονταν διαδοχικώς επί σειρά ετών, αλλά προσθέτει ότι αντικείμενο της διαφοράς δεν είναι το νομότυπο της εκδόσεως των αδειών καμποτάζ κατά τα έτη αυτά από τις λουξεμβουργιανές αρχές. Ισχυρίζεται συναφώς ότι, υπό την ιδιότητά της ως κράτους μέλους υποδοχής, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δύναται να ελέγχει

το νομότυπο των μεταφορών καμποτάξ και, σε περίπτωση σοβαρών παραπτώματων, να επιβάλλει κυρώσεις ή να ζητεί την παρέμβαση του κράτους μέλους εγκαταστάσεως. Παρά ταύτα, δεν προκύπτει ότι έγιναν τέτοια διαβήματα προς τις λουξεμβουργιανές αρχές.

Απάντηση του Δικαστηρίου

- 50 Κατά το άρθρο 61 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 51 ΕΚ), η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου ο οποίος αφορά τις μεταφορές.
- 51 Το άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 71 ΕΚ) ορίζει ότι, για την υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών και λαμβανομένης υπόψη της ιδιομορφίας των μεταφορών, το Συμβούλιο οφείλει να καθορίσει, ακολουθώντας συγκεκριμένη διαδικασία, μεταξύ άλλων τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό. Το Συμβούλιο εκπλήρωσε την υποχρέωση αυτή εκδίδοντας διαδοχικώς τους κανονισμούς 4059/89 και 3118/93, που και οι δύο έχουν ως βάση το άρθρο 75 της Συνθήκης.
- 52 Της εν λόγω ελευθερίας εκτελέσεως εθνικών μεταφορών σε άλλο κράτος μέλος απολαύει, κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 3118/93, «[κ]άθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και ο οποίος είναι κάτοχος της κοινοτικής άδειας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92». Ο τελευταίος κανονισμός διευκρινίζει, στο άρθρο του 3, παράγραφος 2, ότι η κοινοτική άδεια χορηγείται σε «κάθε μεταφορέα που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και ο οποίος [...] είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος [...] σύμφωνα με τη νομοθεσία του συγκεκριμένου κράτους» και ότι «έχει το δικαίωμα σε αυτό το κράτος μέλος, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Κοινότητας και του συγκεκριμένου κράτους όσον αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα, να εκτελεί διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

- 53 Επομένως, μια εταιρία όπως η εταιρία Hoves, η οποία έχει νομότυπα ιδρυθεί σύμφωνα με τη λουξεμβουργιανή νομοθεσία και έχει δικαίωμα στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου να εκτελεί διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, περιλαμβάνεται σε εκείνους που απολαύουν της ελευθερίας να εκτελούν εθνικές μεταφορές σε άλλο κράτος μέλος, αρκεί να κατέχει άδειες καμποτάζ που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκαταστάσεως, δηλαδή στην υπόθεση της κύριας δίκης από τις λουξεμβουργιανές αρχές.
- 54 Όπως ορίζει το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93, η εκτέλεση των μεταφορών καμποτάζ εξαρτάται από τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν εντός του κράτους μέλους υποδοχής σε ορισμένους τομείς. Από το κείμενο της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι οι τομείς τους οποίους αναφέρει η παράγραφος 1, στοιχεία α' έως ε', της διατάξεως αυτής απαριθμούνται περιοριστικώς και ότι στον σχετικό κατάλογο δεν περιλαμβάνεται ούτε η υποχρέωση ταξινόμησης του οχήματος στο κράτος μέλος υποδοχής ούτε η υποχρέωση καταβολής εκεί των τελών κυκλοφορίας.
- 55 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το να υποχρεωθεί ο μεταφορέας να ζητήσει από το κράτος μέλος υποδοχής την ταξινόμηση του οχήματος θα συνιστούσε άρνηση αυτής ταύτης της ελευθερίας παροχής της υπηρεσίας οδικού καμποτάζ, της οποίας ελευθερίας η άσκηση προϋποθέτει, όπως ορίζει το άρθρο 3, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 3118/93, ότι το όχημα με κινητήρα έχει ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως.
- 56 Ομοίως, το να αναγκαστεί ο μεταφορέας να καταβάλει τέλη κυκλοφορίας εντός του κράτους μέλους υποδοχής, ενώ έχει ήδη καταβάλει τέτοια τέλη εντός του κράτους μέλους εγκαταστάσεως, θα ήταν αντίθετο προς τον στόχο του κανονισμού 3118/93, ο

οποίος, κατά τη δεύτερη αιτιολογική του σκέψη, έχει ως σκοπό την εξάλειψη κάθε περιορισμού εις βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή λόγω του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος από εκείνο όπου πρέπει να εκτελεστεί η παροχή.

- 57 Εν προκειμένω, είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι, κατά τη γερμανική νομολογία, ο τόπος όπου τα αυτοκίνητα έχουν τη βάση τους, ο οποίος δικαιολογεί την είσπραξη γερμανικών τελών κυκλοφορίας, βρίσκεται στη Γερμανία λόγω του γεγονότος ότι σε αυτό το κράτος μέλος βρίσκεται ο τόπος όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις σχετικά με τη χρήση των οχημάτων. Συγκεκριμένα, μια εταιρία όπως η εταιρία Hoves είχε δικαίωμα να συνεργάζεται με εταιρία που βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος και να αναθέτει στη δεύτερη τη λήψη ορισμένων αποφάσεων σχετικά με την οργάνωση των μεταφορών, χωρίς παρά ταύτα να παύσει να είναι εταιρία που παρέχει υπηρεσίες οδικού καμποτάζ.
- 58 Ούτως ή άλλως, το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3118/93 ορίζει ότι τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού. Αν οι γερμανικές αρχές είχαν αμφιβολίες ως προς το νομότυπο των αδειών καμποτάζ που εκδόθηκαν από τις λουξεμβουργιανές αρχές, έπρεπε να θέσουν στις δεύτερες το ζήτημα αυτό προκειμένου, αν χρειαζόταν, οι λουξεμβουργιανές αρχές να επανεξετάσουν την κατάσταση. Ωστόσο, ως αρχές του κράτους μέλους υποδοχής, οι γερμανικές αρχές δεν είχαν δικαίωμα να μη σεβαστούν άδειες καμποτάζ που είχαν εκδοθεί από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως ή να επιβάλουν μια μη προβλεπόμενη από τον κανονισμό 3118/93 προϋπόθεση εκτελέσεως οδικών μεταφορών καμποτάζ (βλ., στο ίδιο πνεύμα, τις αποφάσεις της 10ης Φεβρουαρίου 2000, C-202/97, FTS, Συλλογή 2000, σ. I-883, σκέψεις 51 έως 56, και της 30ής Μαρτίου 2000, C-178/97, Banks κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-2005, σκέψεις 38 έως 43).
- 59 Λαμβανομένων υπόψη των πιο πάνω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 6 του κανονισμού 3118/93 αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για την οδική

μεταφορά εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως και χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ, σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 60 Με το δεύτερο ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο ερωτά στην ουσία αν το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3118/93, που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ τα πιο πάνω αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως και έχουν καταβληθεί εντός του κράτους μέλους εγκαταστάσεως τα τέλη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας και ενώ τα αυτοκίνητα αυτά χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ, σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

- 61 Το Finanzamt Borken υπογραμμίζει τον σύνδεσμο που υφίσταται μεταξύ του δικαιώματος ενός κράτους μέλους να απαιτεί την ταξινόμηση ενός οχήματος και του δικαιώματός του να αξιώνει την καταβολή τελών κυκλοφορίας για το όχημα αυτό. Εφόσον δεν υφίσταται κοινοτική διάταξη εναρμονίσεως για τις ταξινομήσεις, δύο κράτη μέλη μπορούν να θεωρήσουν ότι σε μια συγκεκριμένη περίπτωση είναι αναγκαία η ταξινόμηση και, κατά συνέπεια, να απαιτήσουν αμφότερα την καταβολή τελών κυκλοφορίας. Το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 δεν απαγορεύει κάτι τέτοιο.

- 62 Η Γαλλική Κυβέρνηση υπενθυμίζει τον σκοπό της οδηγίας 93/89 όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική της σκέψη, δηλαδή «την εναρμόνιση των συστημάτων φορολόγησης». Κατά την κυβέρνηση αυτή, η εν λόγω εναρμόνιση έχει την έννοια ότι το δικαίωμα εισπράξεως τελών κυκλοφορίας ανατίθεται αποκλειστικώς στο κράτος μέλος ταξινομήσεως και, ως επακόλουθο, ότι υφίσταται απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής των παρόμοιων τελών που ισχύουν στα άλλα κράτη μέλη. Θεωρεί συναφώς ότι είναι αυτονόητο ότι το κράτος ταξινομήσεως είναι το κράτος της νόμιμης ταξινόμησης.
- 63 Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου εξέθεσε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι συμφωνεί με τη Γαλλική Κυβέρνηση και την Επιτροπή. Προτείνει να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 αντιτίθεται σε εθνικούς κανόνες που εξαρτούν την υπαγωγή στα τέλη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/89 από την παράνομη χρήση οχήματος σε δημόσια οδό όταν η παράνομη αυτή χρήση ορίζεται ως έλλειψη ταξινόμησης.
- 64 Η Επιτροπή σημειώνει ότι η οδηγία δημιουργεί άρρηκτο σύνδεσμο μεταξύ του δικαιώματος επιβολής τελών κυκλοφορίας και της ταξινόμησης, χωρίς παρά ταύτα να αναμειγνύεται σ' αυτή καθεαυτή την ταξινόμηση. Εφόσον τα κριτήρια για την ταξινόμηση οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων δεν έχουν ακόμα εναρμονιστεί, οι συγκρούσεις κανόνων δικαίου όσον αφορά την ταξινόμηση είναι αναπόφευκτες και θα πρέπει να αίρονται. Ωστόσο, αυτές καθεαυτές οι εν λόγω συγκρούσεις δεν καθιστούν δυνατό να λυθεί ο άρρηκτος σύνδεσμος που υφίσταται μεταξύ του δικαιώματος επιβολής τελών κυκλοφορίας και της ταξινόμησης. Οι πιο πάνω συγκρούσεις δεν μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν *contra legem* γενεσιουργοί αιτίες άλλων τελών επί των αυτοκινήτων από αυτά που απορρέουν από την ταξινόμηση.
- 65 Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά την οδηγία 93/89, τα τέλη κυκλοφορίας είναι συνέπεια και όχι υποκατάστατο της ταξινόμησης. Ως εκ τούτου, προτείνει να δοθεί στο ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 5 της οδηγίας αντιτίθεται, κατά τη διάρκεια της ταξινόμησης ενός οχήματος εντός άλλου κράτους μέλους, σε εθνική διάταξη

που εξαρτά την είσπραξη των τελών που αφορά το άρθρο 3 της οδηγίας από την παράνομη χρήση του οχήματος, δηλαδή από τη χρήση του σε δημόσια οδό χωρίς να έχει ταξινομηθεί νομότυπα, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί οδικής κυκλοφορίας.

Απάντηση του Δικαστηρίου

- 66 Η διαφορά της κύριας δίκης απορρέει από θετική σύγκρουση των κανόνων περί ταξινόμησης των οχημάτων και, κατά συνέπεια, περί επιβολής τελών κυκλοφορίας για τα οχήματα αυτά. Από τη μια πλευρά, η λουξεμβουργιανή νομοθεσία απαιτεί την ταξινόμηση των οχημάτων της εταιρίας Hovnes εφόσον η εταιρία αυτή έχει την έδρα της στο Λουξεμβούργο, ενώ, από την άλλη πλευρά, η γερμανική νομοθεσία επιβάλλει την ταξινόμηση των ιδίων οχημάτων με την αιτιολογία ότι συνήθως έχουν τη βάση τους στη Γερμανία. Λόγω του συνδέσμου που υφίσταται μεταξύ της ταξινόμησης και της επιβολής τελών κυκλοφορίας, η είσπραξη τελών κυκλοφορίας απαιτείται κατ' εφαρμογήν κάθε μιας από τις πιο πάνω νομοθεσίες.
- 67 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, έχοντας ως σκοπό να εξαλειφθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων των κρατών μελών, η οδηγία 93/89 εναρμόνισε τα εθνικά συστήματα τελών και διοδίων για ορισμένα φορτηγά των οποίων το μεικτό βάρος υπερβαίνει ορισμένο όριο.
- 68 Η οδηγία αυτή καθορίζει τα κατώτατα ποσά που ισχύουν για τα τέλη κυκλοφορίας των σχετικών οχημάτων και ορίζει ότι τα τέλη αυτά μπορούν να εισπραχθούν μόνον από το κράτος μέλος ταξινόμησης.

- 69 Συγκεκριμένα, από το πνεύμα της οδηγίας 93/89 προκύπτει ότι η οδηγία αυτή προϋποθέτει την ύπαρξη ενός και μοναδικού κράτους μέλους ταξινομήσεως των οχημάτων. Έτσι, το άρθρο 5 της οδηγίας αυτής ορίζει ότι τα τέλη εισπράττονται «μόνο από το κράτος μέλος [ταξινομήσεως]».
- 70 Ωστόσο, η οδηγία 93/89 δεν περιέχει κανόνα άρσεως της συγκρούσεως κανόνων δικαίου προς καθορισμό του αρμοδίου κράτους μέλους ταξινομήσεως.
- 71 Παρά ταύτα, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο στόχος του κανονισμού 3118/93, δηλαδή η προαγωγή της υπηρεσίας οδικών μεταφορών καμποτάζ, συνδυαζόμενος με την εναρμόνιση των τελών κυκλοφορίας ορισμένων φορτηγών, η οποία υλοποιείται με την οδηγία 93/89, δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν το κράτος μέλος υποδοχής μπορούσε, με την αιτιολογία ότι ένα όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εθνικού δικαίου περί τελών κυκλοφορίας, να αναγκάσει ένα μεταφορέα, ο οποίος χρησιμοποιεί το όχημα αυτό για να εκτελεί μεταφορές καμποτάζ σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως, να καταβάλει για το όχημα αυτό ένα από τα τέλη που αφορά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, ενώ τέτοια τέλη έχουν ήδη καταβληθεί εντός του κράτους μέλους εγκαταστάσεως.
- 72 Επομένως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89 αντιτίθεται σε εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3118/93, που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ τα πιο πάνω αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως και έχουν καταβληθεί εντός του κράτους μέλους εγκαταστάσεως τα τέλη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας και ενώ τα αυτοκίνητα αυτά χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ, σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 73 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και η Επιτροπή, που υπέβαλαν παρατηρήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπιπτοντος που ανέκλυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 23ης Φεβρουαρίου 2000 το Finanzgericht Münster, αποφαινεται:

- 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 εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής που έχουν ως αποτέλεσμα την είσπραξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκατάστασης και χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ,**

σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

- 2) Το άρθρο 5 της οδηγίας 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για 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 εθνικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 3118/93, που έχουν ως αποτέλεσμα την εισπράξη από το κράτος αυτό τελών κυκλοφορίας για τη χρησιμοποίηση αυτοκινήτων για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με την αιτιολογία ότι τα αυτοκίνητα αυτά συνήθως έχουν τη βάση τους στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους υποδοχής, ενώ τα πιο πάνω αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως και έχουν καταβληθεί εντός του κράτους μέλους εγκαταστάσεως τα τέλη του άρθρου 3, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας και ενώ τα αυτοκίνητα αυτά χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής για την εκτέλεση οδικών μεταφορών καμποτάζ, σύμφωνα με άδειες που εκδίδονται τακτικά από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως.

Rodríguez Iglesias	Jann	Macken
Colneric	von Bahr	Gulmann
Edward	La Pergola	Puissochet
Wathelet	Schintgen	
Σκουρής	Cunha Rodrigues	

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 2 Ιουλίου 2002.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

R. Grass

G. C. Rodríguez Iglesias