

Β.Κ.

Αριθμός 512/2021

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ Β΄

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 17 Ιουνίου 2020, με την εξής σύνθεση: Ε. Σάρπ, Αντιπρόεδρος, Πρόεδρος του Β΄ Τμήματος, Α. Σδράκα, Φρ. Γιαννακού, Σύμβουλοι, Β. Μόσχου, Ι. Δημητρακόπουλος, Πάρεδροι. Γραμματέας η Αν. Ζυγουρίτσα, Γραμματέας του Β΄ Τμήματος.

Για να δικάσει την από 21 Νοεμβρίου 2013 αίτηση:

της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης με την επωνυμία «ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΞΑΝΘΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ και τον διακριτικό τίτλο «Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ΞΑΝΘΗΣ Ε.Π.Ε.», που εδρεύει στην Ξάνθη (3ο χλμ. Ε.Ο. Ξάνθης - Λάγους), η οποία παρέστη με τη δικηγόρο Μαρία Γρατσία (Α.Μ. 20774), που τη διόρισε με ειδικό πληρεξούσιο,

κατά του Υπουργού Οικονομικών, ο οποίος παρέστη με την Κωνσταντίνα Μαρίνου, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία κατέθεσε δήλωση, σύμφωνα με το άρθρο 26 του ν. 4509/2017, περί μη εμφανίσεώς της.

Με την αίτηση αυτή η αναιρεσείουσα εταιρεία επιδιώκει να αναιρεθεί η υπ' αριθμ. 290/2016 απόφαση του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως της εισηγήτριας, Συμβούλου Α. Σδράκα.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε την πληρεξούσια της αναιρεσείουσας εταιρείας, η οποία ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους αναιρέσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου κ
α ι

Α φ ο ύ μ ε λ έ τ η σ ε τ α σ χ ε τ ι κ ά έ γ γ ρ α φ α

Σ κ έ φ θ η κ ε κ α τ ά τ ο ν Ν ό μ ο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως έχει καταβληθεί το νόμιμο παράβολο (βλ. διπλότυπο είσπραξης παραβόλου ΔΟΥ Δ' Αθηνών 13764/21.11.2016).

2. Επειδή, με την υπό κρίση αίτηση, ζητείται η αναίρεση της 290/2016 αποφάσεως του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, η οποία εξεδόθη κατόπιν προσφυγής της ήδη αναιρεσείουσας εταιρείας κατά: 1) της τεκμαιρομένης σιωπηρής απόρριψης: α) από τη Διευθύντρια της Διεύθυνσης Πολιτικής Εισπράξεων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών και β) από τον Προϊστάμενο της ΔΟΥ Ξάνθης των 1198626/31.12.2013 και 8665/31.12.2013 αιτήσεων, αντίστοιχα, της αναιρεσείουσας για την έντοκη επιστροφή προς αυτήν του συνολικού ποσού των 212.623,31 ευρώ, το οποίο αντιστοιχεί στο καταβληθέν από την ίδια στην ως άνω ΔΟΥ ποσό, σύμφωνα με το άρθρο 39 παρ. 1 του ν. 2963/2001, ποσοστό 10% επί των εσόδων της από τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχημάτων κατά το χρονικό διάστημα από 1.7.2008 έως 30.9.2013, καθώς και 2) της υπ' αριθμ. ΦΠΡΟΣΦ/6045/634/ 10.4.2014 ρητής απόρριψης, κατά τους ισχυρισμούς της αναιρεσείουσας, της ως άνω 1198626/31.12.2013 αιτήσεώς της από τη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στην οποία διαβιβάστηκε λόγω αρμοδιότητας από την προαναφερόμενη Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών. Με την εν λόγω προσφυγή η αναιρεσείουσα ζητούσε, επιπλέον, να υποχρεωθεί το Ελληνικό Δημόσιο να της επιστρέψει το ως άνω ποσό, νομιμοτόκως, από την επομένη της καταβολής, άλλως από την άσκηση της προσφυγής της. Με την ήδη αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση (i) προσφυγή παραπέμφθηκε προς εκδίκαση στο Διοικητικό Εφετείο Κομοτηνής καθ' ο μέρος επλήττετο με αυτήν η σιωπηρή απόρριψη της ως άνω 8665/31.12.2013 αιτήσεως προς τον Προϊστάμενο της ΔΟΥ Ξάνθης, λόγω της κατά τόπον αρμοδιότητας του εν λόγω δικαστηρίου και (ii) κατά τα λοιπά, η προσφυγή απερρίφθη ως στρεφόμενη απαραδέκτως κατά μη εκτελεστών πράξεων. Η κρινόμενη αίτηση δεν περιλαμβάνει λόγο κατά του ως άνω σκέλους (i) της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης,

η οποία επομένως πλήττεται μόνο κατά το μέρος της με το οποίο απορρίφθηκε η προσφυγή της ήδη αναιρεσεύουσας.

3. Επειδή, εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την αναιρεσιβαλλομένη απόφαση, καθώς και το αποσταλέν από την ΔΟΥ Ξάνθης σημείωμα διαφοράς (αριθ. πρωτ. ΣΤΕ ΕΠ 1909/24.5.2017), το ποσό της προκείμενης διαφοράς ανέρχεται στο ποσό των 209.948,5 ευρώ. Επομένως, η υπό κρίση αίτηση ασκείται παραδεκτως, από άποψη ποσού, κατά το άρθρο 53 παρ. 4 του π.δ. 18/1989.

4. Επειδή, στο άρθρο 4 της Οδηγίας 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Δεκεμβρίου 1976, περί προσεγγίσεως της νομοθεσίας των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 47 της 18.2.1977), προβλέφθηκε ότι οι τεχνικοί έλεγχοι των αυτοκινήτων διεξάγονται από το Κράτος ή από εκείνα τα όργανα ή τα συνεργεία που έχουν ορισθεί από το Κράτος και ελέγχονται κατευθείαν απ' αυτό. Σε συμμόρφωση προς την εν λόγω Οδηγία εξεδόθη αρχικώς το π.δ. 1387/1981 «Καθιέρωση περιοδικού τεχνικού ελέγχου οδικών οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους» (Α' 347), με το άρθρο 4 του οποίου ορίστηκε ότι οι τεχνικοί έλεγχοι διενεργούνται από όργανα των περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Το άρθρο αυτό τροποποιήθηκε (και με τον ν. 1350/1983 «Υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος των οδικών οχημάτων και άλλες διατάξεις» (Α' 55), ο οποίος προέβλεπε (όπως και η προηγηθείσα Κ.Υ.Α. 165817/8731/24.12.1982 «επιβολή και είσπραξη ειδικού τέλους για τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων» - Β' 1064) ότι για κάθε πλήρη περιοδικό τεχνικό έλεγχο και για κάθε ενδεχόμενο επαναληπτικό έλεγχο των οχημάτων που καταλαμβάνονται από τις εν λόγω διατάξεις επιβάλλεται ειδικό τέλος που καταβάλλεται πριν από την διενέργεια του ελέγχου και καθορίζεται από τη διάταξη του άρθρου 2 του εν λόγω νόμου, με αναπροσαρμογή ανά διετία κατά τις προβλέψεις του άρθρου 3 του αυτού νόμου. Όπως αναφέρεται δε στο άρθρο 4 του αυτού νόμου, το προϊόν από την είσπραξη των τελών αυτών αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και διατίθεται κυρίως για την αντιμετώπιση των δαπανών λειτουργίας των υπηρεσιών που διενεργούν τον έλεγχο των οχημάτων, την επέκτασή τους σε ολόκληρη την επικράτεια και τη βελτίωση του μηχανολογικού και άλλου εξοπλισμού τους. Εν συνεχεία, εξεδόθη το π.δ. 49/1995 «Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 77/143/ΕΟΚ [...]» (Α' 37), με το οποίο καταργήθηκε το π.δ. 1387/1981 και προβλέφθηκε ότι οι τεχνικοί έλεγχοι διεξάγονται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (άρθρο 3).

5. Επειδή, η προαναφερόμενη Οδηγία 77/143/ΕΟΚ καταργήθηκε με την Οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 46 της 17.2.1997), η οποία ορίζει, στο άρθρο 1, ότι: «1. Σε κάθε κράτος μέλος τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σ' αυτό, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, και ιδίως τα παραρτήματα I και II. 2. Οι κατηγορίες των οχημάτων που θα ελέγχονται, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II» και, στο άρθρο 2, ότι: «Ο τεχνικός έλεγχος, που προβλέπει η παρούσα οδηγία, πρέπει να διενεργείται από το κράτος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό, από τα όργανα ή τους φορείς ιδιωτικής τυχόν φύσεως, τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος. Όταν οι φορείς, που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, τα κράτη μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου». Παρόμοια προς την ανωτέρω ρύθμιση του άρθρου 2 είναι εκείνη του άρθρου 2 της Οδηγίας 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 141, 6.6.2009), η οποία αντικατέστησε την προαναφερόμενη Οδηγία 96/96/ΕΚ.

6. Επειδή, σε συμμόρφωση προς την ανωτέρω αναφερόμενη Οδηγία 96/96/ΕΚ, εξεδόθη η Κ.Υ.Α. υπ' αριθμ. Φ2/64580/2288/2.7.1999 «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους σε συμμόρφωση προς την οδηγία 96/96/ΕΚ» (Β' 1523/1999), σύμφωνα με το άρθρο 3 της οποίας: «Ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων, που προβλέπει η παρούσα απόφαση, διενεργείται από τις Υπηρεσίες ΚΤΕΟ των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό, ή από τα όργανα ή φορείς ιδιωτικής φύσεως, τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Όταν οι φορείς αυτοί που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μεριμνά ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου».

7. Επειδή, ακολούθησε η δημοσίευση του ν. 2963/2001 «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις» (Α' 268), στο Κεφάλαιο Β του οποίου (άρθρα 33-41) προβλέπονται ρυθμίσεις για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και την ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση σε σχέση με το εν λόγω Κεφάλαιο, «Σκοπός του Κεφαλαίου αυτού είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων που σήμερα παρουσιάζει ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων στη χώρα μας. [...] Ο θεσμός του τεχνικού ελέγχου άρχισε από το Νομό Αττικής και σταδιακά επεκτάθηκε σε όλη τη χώρα. Κατασκευάστηκαν σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις σε όλη την Ελλάδα, ισάξιες και καλύτερες από τις αντίστοιχες ξένες και έγινε προμήθεια των πλέον σύγχρονων για την εποχή εκείνη μηχανημάτων ελέγχου. Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων και η αδυναμία ολοκλήρωσης του τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την προβλεπόμενη συχνότητα, η έλλειψη ουσιαστικής εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου, αποτελούν τους βασικούς λόγους για την παρατηρούμενη υποβάθμιση των Κ.Τ.Ε.Ο.. Με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρείται η αντιμετώπιση των προβλημάτων που σήμερα παρουσιάζει ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων και παράλληλα αντιμετωπίζονται θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια. Αναλυτικότερα με το παρόν σχέδιο προβλέπεται η προώθηση των ακόλουθων θεσμικών μέτρων: α. Την ίδρυση διαπιστευμένων ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., υψηλών προδιαγραφών, που θα αναλάβουν τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων παράλληλα και ανταγωνιστικά με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. β. Τη σύσταση Διεύθυνσης στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία θα αναλάβει την χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και τον έλεγχο και την εποπτεία αυτών. ...». Ειδικότερα, με το άρθρο 33 του εν λόγω νόμου ορίστηκε ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις, διενεργείται από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) (παρ. 1), στο άρθρο 34 του αυτού νόμου προβλέφθηκαν ρυθμίσεις για την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ, στο δε άρθρο 35 του αυτού νόμου ορίστηκε, στην παρ. 1, ότι τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ προβαίνουν στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (βλ. και σχετική τροποποίηση της παραγράφου αυτής με το άρθρο 16 στοιχ. Ι παρ. 2 του ν. 3534/2007, Α' 40) και στην παρ. 2 ότι: «Στα πλαίσια εκπλήρωσης του έργου τους: α. Υποχρεούνται να επιμορφώνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα το προσωπικό τους σε φορέα που έχει διαπιστευθεί για την εκτέλεση του έργου αυτού. β. Συγκεντρώνουν και επεξεργάζονται τα στοιχεία των διενεργούμενων ελέγχων τα οποία αποστέλλουν με σύνδεση άμεση (on line) στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και εγγράφως κάθε φορά που τους ζητηθεί από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. γ.

Χορηγούν Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου Οχήματος και Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, στα ελεγχόμενα οχήματα. δ. Υποχρεούνται να ασφαλίζουν την επαγγελματική τους ευθύνη. ε. Ευθύνονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 2251/1994 (ΦΕΚ 191 Α΄) για την προστασία καταναλωτών. 3. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. όλη τη σχετική νομοθεσία και λοιπά στοιχεία που αφορούν στο τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και κοινοποιούνται στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.». Στο άρθρο 36 του ν. 2963/2001 προβλέφθηκαν τα υποβλητέα δικαιολογητικά αδειοδότησης των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, μεταξύ των οποίων και παράβολο υπέρ ου Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Εν συνεχεία, στο άρθρο 37 προβλέφθηκαν οι περαιτέρω προϋποθέσεις αδειοδότησης, ενώ στο άρθρο 38 ρυθμίσθηκε η χορήγηση και ανάκληση των αδειών, καθώς και ο έλεγχος των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, ο οποίος προβλέπεται ότι διενεργείται από τη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (ΔΑΧΜ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών του ν. 2671/1998 (Α΄ 289). Τέλος, με το άρθρο 39 του ν. 2963/2001 «Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου» ορίσθηκαν τα εξής: «Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους, που κάθε φορά ισχύει. Ποσοστό 10% από οποιοδήποτε καταβαλλόμενο, από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, ποσό για τον τεχνικό έλεγχ[ό] τους αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη εξόδων εποπτείας και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο.. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.».

8. Επειδή, κατ' επίκληση της τελευταίας αυτής διατάξεως εξεδόθη η Κ.Υ.Α.

Φ2/57216/7383/4.10.2002 «Καθορισμός αντιτίμου για τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου από τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου» (Β΄ 1323), σύμφωνα με την οποία: «1. Το ύψος του αντιτίμου του άρθρου 39 του Ν. 2963/2001 [...] για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ καθορίζεται από το κάθε ιδιωτικό ΚΤΕΟ. 2. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Δ.Α.Χ.Μ. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. κάθε αλλαγή τιμολογίου παροχής υπηρεσιών που εφαρμόζουν, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος της αλλαγής. 3. Το προβλεπόμενο από το άρθρο 39 του Ν. 2963/2001 ποσοστό 10% υπέρ του Δημοσίου, αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. ανά ημερολογιακό τρίμηνο. Η απόδοση πραγματοποιείται εντός του επομένου μηνός που ακολουθεί

τη λήξη του τριμήνου. [...] 7. Το εκάστοτε ισχύον τιμολόγιο θα αναρτάται σε εμφανή θέση στο κάθε ΙΚΤΕΟ. ...». Περαιτέρω, με τον ν. 3446/2006 «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 49) καταργήθηκε, μεταξύ άλλων, και το ανωτέρω αναφερόμενο άρθρο 2 του ν. 1350/1983 σε σχέση με τα προβλεπόμενα τέλη τεχνικού ελέγχου στα δημόσια κέντρα τεχνικού ελέγχου (άρθρο 24 περ. δ) και προβλέφθηκε ότι για κάθε περιοδικό ή ειδικό τεχνικό έλεγχο που διενεργείται στα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. επιβάλλονται τέλη, το ύψος των οποίων καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών και μπορεί να αναπροσαρμόζεται, ανά διετία, με βάση την εκάστοτε εφαρμοζόμενη τιμολογιακή πολιτική και την ανάγκη κάλυψης των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης, βελτίωσης και συμπλήρωσης των κτιριακών εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού των Δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας (άρθρο 19).

9. Επειδή, σε σχέση με το αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, το άρθρο 16 στοιχ. Ι παρ. 5 του ν. 3534/2007, αντικατέστησε το άρθρο 39 του ν. 2963/2001 (όπως είχε ήδη ενδιάμεσως τροποποιηθεί και με το άρθρο 23 του ν. 3446/2006) ως εξής: «1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους, που κάθε φορά ισχύει. Ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) από το καταβαλλόμενο, από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, καθαρό ποσό (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση σε αυτά του δικαιώματος διενέργειας του ελέγχου αυτού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., η δυνατότητα σύνταξης τιμοκαταλόγου με διαφοροποίηση ανά ημέρα και ώρα προσέλευσης ή ανά κατηγορία ελεγχόμενων χρηστών ή κατά κατηγορία οχήματος, ο τρόπος υποβολής του τιμοκαταλόγου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης ισχύουν οι διατάξεις της υπ' αριθμ. Φ2/57216/7383/4.10.2002 (ΦΕΚ 1434/Β') κοινής απόφασης των ανωτέρω Υπουργών. 2. Στους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, καθώς και στους Επιθεωρητές του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι οποίοι, εκτός της έδρας της υπηρεσίας τους, είτε διενεργούν αυτοψίες σε ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πριν τη χορήγηση άδειας λειτουργίας είτε επιθεωρούν τα ήδη λειτουργούντα, προκειμένου να διαπιστώσουν τη, σύμφωνα

με τις κείμενες διατάξεις, εύρυθμη λειτουργία τους, καταβάλλεται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνίας. Η αποζημίωση αυτή καταβάλλεται κατ' αποκοπή για κάθε αυτοψία που διενεργείται και δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των εκατό (100) ευρώ. [...] Οι δαπάνες που προκαλούνται από την ανωτέρω αποζημίωση βαρύνουν τον ειδικό λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που προβλέπεται στο ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173/Α'). Η παραπάνω αποζημίωση δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών». Όπως αναφέρεται στο οικείο χωρίο της αιτιολογικής έκθεσης του ν. 3534/2007, «5. Με την παράγραφο 5 αντικαθίσταται το άρθρο 39 του ν. 2963/2001. Ειδικότερα, καθορίζεται ότι το ποσό που αποδίδεται από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στο Ελληνικό Δημόσιο είναι το 10% επί του καθαρού ποσού (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) που καταβάλλεται από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, που αποτελεί υποχρέωση των πολιτών βάσει της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας. Το ποσοστό αυτό αποδίδεται ως αντίτιμο για την εκχώρηση στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. του δικαιώματος διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, που μέχρι την ψήφιση του ν. 2963/2001 αποτελούσε υπηρεσία που παρείχετο αποκλειστικά από τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.. Επίσης δίδεται η δυνατότητα στα ΙΚ.Τ.Ε.Ο. να καθορίζουν διαφορετικά τιμολόγια σε διάφορους χρήστες των υπηρεσιών τους, προκειμένου να τους προσελκύσουν και οι οποίοι (οι χρήστες) θα μπορούν να επιδιώκουν καλύτερη τιμή για τους ελέγχους των αυτοκινήτων τους. [...]».

10. Επειδή, κατ' επίκληση του προαναφερόμενης διάταξης του άρθρου 16 στοιχ. Ι παρ. 5 του ν. 3534/2007, με την οποία αντικαταστάθηκε το άρθρο 39 του ν. 2963/2001, εξεδόθη η Κ.Υ.Α. Φ50/34524/4444/9.6.2008 «Καθορισμός αντιτίμου για τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου από τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου» (Β' 1280), η οποία ορίζει τα ακόλουθα: «Άρθρο 1 1. Ο τιμοκατάλογος παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων των ιδιωτικών ΚΤΕΟ, κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 39 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει: α. Καθορίζεται από το κάθε ιδιωτικό ΚΤΕΟ (ΙΚΤΕΟ). β. Παρέχεται η δυνατότητα σύνταξης του με διαφοροποίηση ανά ημέρα και ώρα προσέλευσης ή κατά κατηγορία οχήματος ή ανά κατηγορία ελεγχόμενων χρηστών. γ. Είναι αναλυτικός και περιλαμβάνει όλες τις τιμές που θα εφαρμόσει το ΙΚΤΕΟ. Σε περίπτωση διαφοροποίησης του βάσει κατηγορίας ελεγχόμενων χρηστών, τα ΙΚΤΕΟ υποχρεούνται να συνάπτουν συμβάσεις με τους χρήστες, τις οποίες τηρούν υποχρεωτικά. Στον αναλυτικό τιμοκατάλογο θα αναφέρονται μόνο οι κατηγορίες χρηστών με τις οποίες έχουν συναφθεί συμβάσεις ενώ δε θα γίνεται ονομαστική αναφορά στους χρήστες. 2. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ

υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (ΔΑΧΜ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στην αρμόδια Δ.Ο.Υ.: α. Τον αρχικό τιμοκατάλογο παροχής υπηρεσιών που θα εφαρμόζεται, πριν τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας του ΙΚΤΕΟ. β. Κάθε αλλαγή του τιμοκαταλόγου παροχής υπηρεσιών που εφαρμόζουν. Η έναρξη ισχύος της αλλαγής του τιμοκαταλόγου ισχύει από την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα από αυτόν που έγινε η ενημέρωση της ΔΑΧΜ και της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. Τα ήδη λειτουργούντα ΙΚΤΕΟ, οφείλουν να αναπροσαρμόσουν τον ισχύοντα τιμοκατάλογο τους, εντός ενός (1) μηνός από τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης, εφόσον αυτός δεν είναι σύμφωνος με τις διατάξεις της παρούσας. 3. Το προβλεπόμενο από το άρθρο 39 του ν. 2963/2001, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) από το καταβαλλόμενο, από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, καθαρό ποσό (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. ανά ημερολογιακό τρίμηνο στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου (Κ.Α.Ε.) 3829 «Λοιπά ειδικά έσοδα». Η απόδοση πραγματοποιείται εντός του επομένου μηνός που ακολουθεί τη λήξη του τριμήνου. Αντίγραφο του παραστατικού πληρωμής υποβάλλεται από τα ΙΚΤΕΟ στη ΔΑΧΜ σε αποκλειστική προθεσμία 15 ημερών από την έκδοσή του. 4. Η απόδοση των ποσών των προηγούμενων παραγράφων προς τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. γίνεται με αναλυτική κατάσταση στην οποία αναγράφονται για το συγκεκριμένο τρίμηνο, τα ελεγχθέντα αυτοκίνητα ανά κατηγορία ελέγχου και ανάλυση του αποδιδόμενου ποσού. 5. Ειδικά για τα αυτοκίνητα που προσέρχονται εκπρόθεσμα για τεχνικό έλεγχο, αυτός μπορεί να διενεργείται από ΙΚΤΕΟ εφόσον προσκομισθεί είτε διπλότυπο είσπραξης τύπου Α', είτε ειδικά έντυπα παραβόλων σε Ευρώ τα οποία κυκλοφορούν βάσει της υπ' αριθμ. 1093246/5486/0016/00 απόφασης του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών (ΦΕΚ Β' 1292) από το οποίο θα προκύπτει ότι έχει καταβληθεί το αντίστοιχο αυξημένο ειδικό τέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. Φ.23/51193/5992/ 2007 κοινής υπουργικής απόφασης «Καθορισμός των τελών διενέργειας των τεχνικών ελέγχων από τα δημόσια ΚΤΕΟ, των τελών έκδοσης εθνικών εγκρίσεων τύπου και δελτίων κοινοποίησης κοινοτικών εγκρίσεων τύπου των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων, της διαδικασίας επιβολής και είσπραξής τους» (ΦΕΚ Β' 786) για την κατηγορία του οχήματος και το είδος του ελέγχου. 6. Τα ΙΚΤΕΟ οφείλουν να αναρτούν σε ένα τουλάχιστον σημείο, εμφανές και άμεσα προσβάσιμο για τους πολίτες, τον εκάστοτε ισχύοντα τιμοκατάλογο, στον οποίο κατ' επιλογή του ΙΚΤΕΟ μπορεί να αναφέρονται και τα ειδικά τιμολόγια που αφορούν συμβάσεις, με γραμματοσειρά κατάλληλου μεγέθους, ώστε να εξασφαλίζεται η ευχερής ανάγνωσή του. Σε κάθε περίπτωση, ο ανωτέρω αναλυτικός τιμοκατάλογος αναρτάται στο χώρο του Ταμείου του ΙΚΤΕΟ.».

11. Επειδή, το επίδικο οικονομικό βάρος (του άρθρου 39 παρ. 1 εδαφ. β' του ν. 2963/2001, όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του ν. 3534/2007) δεν έχει τον χαρακτήρα φόρου ούτε ανταποδοτικού τέλους (υπό την έννοια της αντιπαροχής για την κάλυψη της δημόσιας δαπάνης ειδικώς παρεχόμενης στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υπηρεσίας του Κράτους), αλλά επιβάλλεται, ως αντάλλαγμα, έναντι και στο πλαίσιο της ανάθεσης στους βαρυνόμενους ιδιωτικούς φορείς, κατ' εξουσιοδότηση και υπό την εποπτεία του Κράτους, του προβλεπόμενου από το ενωσιακό δίκαιο καθήκοντος αυτού για τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, το οποίο συνιστά αντικείμενο δημόσιας υπηρεσίας, υπό λειτουργική έννοια, αναγομένης στην εξυπηρέτηση της οδικής ασφάλειας (βλ. σχετικά τη διάταξη του άρθρου 39 παρ. 1 εδαφ. β' του ν. 2963/2001, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του ν. 3534/2007, στην οποία ορίζεται ότι το επίμαχο βάρος επιβάλλεται στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. για την παραχώρηση σε αυτά του δικαιώματος διενέργειας του ελέγχου αυτού – πρβλ. ΣτΕ 2594-2597/2015 επταμ.). Ενόψει της φύσης του επίμαχου βάρους, το ύψος του καθορίζεται από το νόμο θεμιτώς (και, ειδικότερα, χωρίς να παραβιάζονται οι συνταγματικές αρχές της αναλογικότητας και της ισότητας ενώπιον των δημοσίων βαρών) σε ποσοστό (10%) επί του καταβαλλόμενου στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. αντίτιμου για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών που η επιχείρηση του ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. πραγματοποιεί, κατ' ανάθεση της προαναφερόμενης δραστηριότητας δημόσιας υπηρεσίας, συνδέεται με την οικονομική αποδοτικότητα, ήτοι την (ακαθάριστη) κερδοφορία, της άσκησης της εν λόγω δραστηριότητας και, συνεπώς, αποτελεί πρόσφορο κριτήριο υπολογισμού του προβλεπόμενου για την ως άνω ανάθεση ανταλλάγματος (πρβλ. ΣτΕ 2594-2597/2015 επταμ.), το δε οριζόμενο στο νόμο ποσοστό (10%) δεν είναι προδήλως υπέρμετρο, σε σχέση με τη φύση και το σκοπό του βάρους, ούτε προκύπτει ότι κατέστησε οικονομικώς ανέφικτη ή ουσιωδώς δυσχερή την επικερδή άσκηση της οικείας δραστηριότητας (πρβλ. ΣτΕ 2594-2597/2015 επταμ.).

12. Επειδή, η άσκηση από ιδιωτικούς κερδοσκοπικούς φορείς, όπως η αιτούσα, της ως άνω δραστηριότητας δημόσιας υπηρεσίας διενεργείται βάσει κρατικής εξουσιοδότησεως και αναθέσεως και δεν είναι αποτέλεσμα της κατοχυρωμένης στη διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1 του Συντάγματος οικονομικής ελευθερίας (πρβλ. ΣτΕ 872/2018 Ολομ.), την οποία, επομένως, τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., όπως η αναιρεσείουσα, δεν μπορούν να επικαλεσθούν λυσιτελώς.

13. Επειδή, σύμφωνα με όσα έγιναν ερμηνευτικώς δεκτά στη σκέψη 11, το επίδικο βάρος επιβάλλεται στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ως αντάλλαγμα έναντι και στο πλαίσιο της ανάθεσης σε αυτά

του καθήκοντος του Κράτους για τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, καθήκον που το Κράτος εκπληρώνει και το ίδιο, μέσω των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο., και, συνεπώς, η φύση του επίμαχου μέτρου και η γενική οικονομία του συστήματος κανόνων εντός του οποίου αυτό εντάσσεται δικαιολογούν την επιβολή του μόνο στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία, άλλωστε, τελούν, γενικότερα, σε ουσιωδώς διαφορετικές συνθήκες σε σχέση με τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., λαμβανομένου υπόψη ότι τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., σε αντίθεση με τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., (α) αποτελούν δημόσιες υπηρεσίες υπό οργανική έννοια (ως εντεταγμένες/ανήκουσες στο νομικό πρόσωπο του Κράτους ή ΟΤΑ β' βαθμού και δεν έχουν δική τους διακριτή νομική προσωπικότητα), (β) στερούνται κερδοσκοπικού χαρακτήρα και (γ) δεν έχουν ελευθερία καθορισμού τιμολογιακής πολιτικής, καθ' όσον το τιμολόγιο των υπηρεσιών τους καθορίζεται από το Κράτος (πρβλ. ΣτΕ 7μ. 2594/2015, 433/2017, 2603/2018).

14. Επειδή, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να χαρακτηριστεί εθνικό μέτρο ως κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παρ. 1 ΣυνΘΕΚ (και ήδη άρθρου 107 παρ. 1 ΣΛΕΕ), απαιτείται, μεταξύ άλλων, το μέτρο να παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα σε ορισμένους οικονομικούς φορείς, ευνοώντας αυτούς έναντι άλλων, οι οποίοι τελούν, ενόψει του σκοπού του μέτρου και του στόχου και του περιεχομένου του συστήματος εθνικών κανόνων στο οποίο αυτό εντάσσεται, σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση, χωρίς η τοιαύτη διαφορετική μεταχείριση να δικαιολογείται από τη φύση και τη γενική οικονομία του συστήματος (βλ. ΔΕΕ 21.12.2016, Aer Lingus Ltd, C-164/15 P – 165/15 P, σκ. 51, ΔΕΕ 15.1.2015, Eventech, C-518/13, σκ. 55 και ΔΕΕ 21.6.2012, BNP Paribas και BNL, C-452/10 P, σκέψεις 120 και 121, με περαιτέρω παραπομπές στη νομολογία). Ενόψει όσων κρίθηκαν στις σκέψεις 11 και 13, η ως άνω προϋπόθεση δεν πληρούται, εν προκειμένω, και, συνεπώς, το επίμαχο μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση (τούτο, δε, ανεξαρτήτως του εάν πληρούνται οι λοιπές προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς, για το χαρακτηρισμό του μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης).

15. Επειδή, με την προσφυγή της η ήδη αναιρεσείουσα προέβαλε ότι το ένδικο βάρος του άρθρου 39 παρ. 1 εδαφ. β' του ν. 2963/2001 (όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 16 του ν. 3534/2007) είναι υπέρμετρο και επιβλήθηκε κατά παραβίαση των άρθρων 5 (παρ. 1), 4 (παρ. 1 και 5) και 25 (παρ. 1) του Συντάγματος, καθώς και των διατάξεων του πρωτογενούς ενωσιακού δικαίου περί της ελευθερίας κινήσεως κεφαλαίων και κρατικών ενισχύσεων (άρθρα 63, 107 και 108 της Σ.Λ.Ε.Ε.).

16. Επειδή, με τις σκέψεις 10 έως και 14 της αναιρεσιβαλλόμενης απόφασης κρίθηκαν τα ακόλουθα: “10. Επειδή, η οριζόμενη στο άρθρο 39 του ν. 2963/2001 υποχρέωση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. να αποδίδουν στο Ελληνικό Δημόσιο ποσοστό 10% από το καταβαλλόμενο σε αυτά ποσού από τους ιδιοκτήτες οχημάτων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων τους, κατά την αρχική διατύπωση της διάταξης, θεσπίστηκε, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του νόμου ως προς το άρθρο αυτό, για την κάλυψη των εξόδων εποπτείας των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ, μετά την τροποποίησή της από το άρθρο 16 παρ. 5 του ν. 3534/2007, κατά την αιτιολογική έκθεση του εν λόγω νόμου, στην οποία γίνεται αναφορά ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος αποτελεί υποχρέωση των πολιτών βάσει της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας, θεσπίστηκε ως αντίτιμο για την εκχώρηση στα ανωτέρω Κέντρα του δικαιώματος διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, που μέχρι τη ψήφιση του ν. 2963/2001 αποτελούσε υπηρεσία που παρείχετο αποκλειστικά από τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. 11. Επειδή, [...] η ένδικη επιβάρυνση (και μετά την αντικατάσταση του άρθρου 39 παρ. 1 του ν. 2963/2001 από την παράγραφο 5 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007, αφού δεν δικαιολογείται αντίτιμο για την παραχώρηση ή εκχώρηση του δικαιώματος τεχνικού ελέγχου όταν κατά το νόμο όποια επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος μπορεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο) αποσκοπεί στην εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων προκειμένου το Ελληνικό Δημόσιο να είναι σε θέση να διενεργεί, μέσω των οργάνων του, την απαιτούμενη εποπτεία και το δέοντα έλεγχο στα ιδιωτικά ΚΤΕΟ προς διασφάλιση της υψηλής ποιότητας των τεχνικών ελέγχων, ώστε να εκπληρώνεται έτσι και στην περίπτωση αυτή ο σκοπός της θέσπισης της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας για τους τεχνικούς ελέγχους, που είναι η οδική ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος. Ενόψει λοιπόν του ως άνω γενικότερου κοινωνικού συμφέροντος που προορίζεται να καλύψει η επιβολή της ένδικης επιβάρυνσης και του γεγονότος ότι αυτή δεν αντικρύζει οποιαδήποτε ειδική αντιπαροχή του Δημοσίου ούτε προς τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο (αν θεωρηθούν αυτά ως βαρυνόμενα), ούτε προς τους ιδιοκτήτες των οχημάτων (αν θεωρηθούν αυτοί ως βαρυνόμενοι), η εν λόγω επιβάρυνση συνιστά φόρο. 12. Επειδή, ενόψει των ανωτέρω γενόμενων δεκτών, το κρινόμενο δικόγραφο αποτελεί προσφυγή που αφορά σε φορολογική διαφορά. Συνεπώς, νομίμως φέρεται προς εκδίκαση σε πρώτο και τελευταίο βαθμό ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 6 του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, όπως η παράγραφος αυτή αντικαταστάθηκε από την παρ. 1 περ. β' του άρθρου 13 του ν. 3900/2010, καθόσον το αντικείμενο της διαφοράς υπερβαίνει το ποσό των 150.000 ευρώ. 13. Επειδή, σύμφωνα με τις διατάξεις των υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 39 παρ. 1 του ν. 2963/2001, το προβλεπόμενο ποσοστό 10% υπέρ του

Δημοσίου αποδίδεται από τα Ι.Κ.Τ.Ε.Ο στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. (δηλαδή, αυτήν του τόπου εγκατάστασης), η οποία επομένως είναι αρμόδια, ως φορολογική αρχή, να αποφανθεί και για τη νομιμότητα της καταβολής ή το τυχόν αχρεώστητο της καταβολής σε περίπτωση αιτήματος επιστροφής. Τούτο συνάγεται και από την Υ.Α Φ2/57216/7383/2002, στην οποία ρητά προβλέπονταν ότι σε περίπτωση διαπίστωσης εκ μέρους της Δ.Α.Χ.Μ διαφορών στα σχετικά καταβαλλόμενα ποσά, η αρμόδια Δ.Ο.Υ. προέβαινε στις απαραίτητες ενέργειες για τη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου, δηλαδή σε καταλογισμό. Ενόψει αυτών, η προσφεύγουσα εταιρεία, που έχει έδρα στην Ξάνθη, και κατά τον κρίσιμο χρόνο λειτουργούσε, κατά τα αναφερόμενα στην προσφυγή, ένα ιδιωτικό κέντρο τεχνικού ελέγχου οχημάτων (ΚΤΕΟ), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963/2001 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθεισών υπουργικών αποφάσεων στην περιοχή του 3ου χλμ. της Εθνικής οδού Ξάνθης - Κομοτηνής αναρμοδίως υπέβαλε την 1198626/31.12.2013 αίτησή της, για επιστροφή των καταβληθέντων στη ΔΟΥ Ξάνθης και ήδη αιτουμένων ποσών, στη Διεύθυνση Πολιτικής Εισπράξεων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών. Επομένως, η σιωπηρή απόρριψη της αίτησης αυτής από τη Διευθύντρια της ως άνω Διεύθυνσης, αποτελεί μη εκτελεστή πράξη και, συνεπώς, απαραδέκτως προσβάλλεται με την κρινόμενη προσφυγή. Για τον ίδιο λόγο, προεχόντως, αποτελεί μη εκτελεστή πράξη και, επομένως, απαραδέκτως προσβάλλεται με την κρινόμενη προσφυγή και το έγγραφο Φ.ΠΡΟΣΦ/6045/634/14.4.2014 που εκδόθηκε από τη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και απευθύνεται στην προαναφερόμενη Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών, ως απάντηση σε ερώτημα της τελευταίας περί της βασιμότητας αιτήσεων επιστροφής ποσών που έχουν καταβληθεί δυνάμει του άρθρου 39 παρ. 1 του ν. 2963/2001 (μεταξύ των οποίων και της ένδικης), την οποία θεωρεί η προσφεύγουσα εταιρεία ως ρητή απόρριψη της ως άνω 1198578/31.12.2013 αιτήσής της. 14. Επειδή, μετά από αυτά, η κρινόμενη προσφυγή, κατά το μέρος που με αυτήν ζητείται η ακύρωση της τεκμαιρόμενης σιωπηρής απόρριψης από τη Διευθύντρια της Διεύθυνσης Πολιτικής Εισπράξεων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών της 1198626/31-12-2013 αίτησης της προσφεύγουσας εταιρείας, καθώς και του Φ.ΠΡΟΣΦ/6045/634/14-4-2014 εγγράφου της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, πρέπει να απορριφθεί.”.

17. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση (η οποία αριθμεί 126 σελίδες), η αναιρεσείουσα προβάλλει δέκα λόγους αναίρεσης, με τους οποίους, αφενός, πλήττει ως μη νόμιμη την ως άνω αιτιολογική βάση της απόρριψης της προσφυγής της και, αφετέρου, επαναφέρει κατ' ουσίαν τους προβληθέντες λόγους προσφυγής περί επιβολής του ένδικου βάρους κατά παραβίαση των άρθρων 5 (παρ. 1), 4 (παρ. 1 και 5) και 25 (παρ. 1) του Συντάγματος, καθώς και των άρθρων 63, 107 και 108 της Σ.Λ.Ε.Ε..

18. Επειδή, λαμβανομένων υπόψη όσων αναφέρονται στην προσφυγή, δεν προκύπτει ότι υπάρχει, στην παρούσα υπόθεση, συνδυαστικό στοιχείο με την άσκηση της ενωσιακής ελευθερίας κυκλοφορίας κεφαλαίων, την οποία, επομένως, αλυσιτελώς επικαλέσθηκε η ήδη αναιρεσείουσα. Εξάλλου, σύμφωνα με όσα έγιναν ερμηνευτικώς δεκτά στις σκέψεις 11, 12, 13 και 14, οι προβληθέντες λόγοι προσφυγής περί παραβίασης των άρθρων 5 (παρ. 1), 4 (παρ. 1 και 5) και 25 (παρ. 1) του Συντάγματος, καθώς και των άρθρων 107 και 108 της Σ.Λ.Ε.Ε. ήταν απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Ειδικότερα, όσον αφορά το λόγο περί παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας, η αναιρεσείουσα ναι μεν ισχυρίσθηκε με την προσφυγή της ότι το επίδικο βάρος είναι υπέρμετρο, ενόψει και των σημαντικών επιχειρηματικών δαπανών της, αλλά δεν επικαλέσθηκε ούτε (προκύπτει ότι) προσκόμισε συγκεκριμένα στοιχεία προς τεκμηρίωση των ισχυρισμών αυτών (περί δαπανών), ούτε αναφέρθηκε και, δη, κατά τρόπο ορισμένο και αρκούντως τεκμηριωμένο στα εν γένει οικονομικά της αποτελέσματα ούτε, άλλωστε, ισχυρίσθηκε ειδικώς ότι, συνεπεία του ένδικου βάρους/ανταλλάγματος και, ιδίως, του ύψους του, κατέστη ανέφικτη ή ουσιωδώς δυσχερής η πραγματοποίηση των θεμιτών σκοπών της, ως κερδοσκοπικής οικονομικής μονάδας (λαμβανομένης υπόψη και της δυνατότητας μετακύλισης του βάρους αυτού στους χρήστες των υπηρεσιών της, μέσω ανάλογης διαμόρφωσης του τιμολογίου της). Άλλωστε, η αναιρεσείουσα, αναλαμβάνοντας, κατ' εξουσιοδότηση και υπό την εποπτεία του Κράτους, την οικεία δραστηριότητα, γνώριζε ότι αναλάμβανε ταυτόχρονα και την προβλεπόμενη στο νόμο υποχρέωση πληρωμής του ένδικου βάρους και, επομένως, και τον αντίστοιχο επιχειρηματικό κίνδυνο.

19. Επειδή, τούτων έπεται ότι το δικάσαν Διοικητικό Εφετείο ορθώς, αν και με διαφορετική αιτιολογία, απέρριψε την προσφυγή της αναιρεσείουσας. Συνεπώς, η κρινόμενη αίτηση πρέπει να απορριφθεί.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Απορρίπτει την αίτηση.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου.

Επιβάλλει στην αναιρεσείουσα την δικαστική δαπάνη του αναιρεσιβλήτου Δημοσίου, η οποία ανέρχεται σε τετρακόσια εξήντα (460) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 13 Ιουλίου 2020

και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 14ης Απριλίου 2021.

Ο Πρόεδρος του Β΄ Τμήματος Η Γραμματέας του Β΄ Τμήματος

Μ. Πικραμένος Α. Ζυγουρίτσα