

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PHILIPPE LÉGER

της 5ης Δεκεμβρίου 2002¹

1. Η παρούσα αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 39 ΕΚ και 10 ΕΚ. Το *Politie rechtbank te Mechelen* (Βέλγιο) ερωτά αν οι διατάξεις αυτές απαγορεύουν σε ένα κράτος μέλος να εκδίδει μέτρο που απαιτεί από έναν εργαζόμενο, ο οποίος κατοικεί στο έδαφός του, να ταξινομήσει εκεί το αυτοκίνητό του μολονότι το αυτοκίνητο αυτό ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως που εδρεύει στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και το οποίο ενοικιάστηκε από εργοδότη που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος για να το διαθέσει στον εν λόγω εργαζόμενο, στα πλαίσια της εργασιακής του συμβάσεως.

3. Η διάταξη αυτή, όπως είχε αρχικά, προέβλεπε ότι ένα αυτοκίνητο επιτρεπόταν να κυκλοφορεί στο Βέλγιο μόνον αν είχε ταξινομηθεί κατόπιν αιτήσεως κατοίκου του Βελγίου, ο οποίος είχε «είτε την προσωπική κυριότητα είτε τη μόνιμη ή συνήθη διάθεση του αυτοκινήτου». Συνεπώς, ο χρησιμοποιών το αυτοκίνητο μπορούσε να το ταξινομήσει επ' ονόματί του μολονότι δεν ήταν ο κύριος αυτού.

4. Η διάταξη αυτή του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953 έχει τροποποιηθεί με το βασιλικό διάταγμα της 27ης Δεκεμβρίου 1993³ κατά τέτοιο τρόπο ώστε μόνον ο κύριος του αυτοκινήτου μπορεί να ζητήσει την ταξινόμηση του εν λόγω αυτοκινήτου. Το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος ορίζει τα εξής:

I — Το εθνικό νομικό πλαίσιο

2. Οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα αυτοκίνητο μπορεί να κυκλοφορεί στο βελγικό οδικό δίκτυο ορίζονται στο άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953 περί ταξινόμησης των αυτοκινήτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων².

«1. Αυτοκίνητα και ρυμουλκούμενα οχήματα επιτρέπεται να κυκλοφορούν επί δημοσίας οδού μόνον αν προηγουμένως έχουν ταξινομηθεί κατά το άρθρο 2 κατόπιν αιτήσεως και επ' ονόματι του κυρίου τους.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — *Moniteur belge* της 9ης Ιανουαρίου 1954.

3 — *Moniteur belge* της 18ης Ιανουαρίου 1994 (στο εξής: το βασιλικό διάταγμα).

2. Παρά ταύτα, τα αυτοκίνητα και τα ρυμουλκούμενα οχήματα, που κυκλοφορούν επί βραχύ χρονικό διάστημα στο Βέλγιο χωρίς να έχουν εισαχθεί στη χώρα αυτή από πρόσωπα που κατοικούν εκεί, δεν χρειάζεται να ταξινομηθούν στο Βέλγιο υπό την προϋπόθεση ότι φέρουν αναγνωριστικά σημεία ταξινόμησης από αρχές χώρας άλλης από το Βέλγιο, έχουσας προσχωρήσει στις διεθνείς συμβάσεις για την οδική κυκλοφορία και τα παραρτήματά τους, οι οποίες υπεγράφησαν αντιστοίχως στη Βιέννη στις 8 Νοεμβρίου 1968 και στη Γενεύη στις 19 Σεπτεμβρίου 1949 και επικυρώθηκαν αντιστοίχως με τον νόμο της 30ής Σεπτεμβρίου 1988 και με τον νόμο της 1ης Απριλίου 1954, ή στη διεθνή σύμβαση για την κυκλοφορία αυτοκινήτων, η οποία υπεγράφη στο Παρίσι στις 24 Απριλίου 1926, καθώς και το διακριτικό σήμα που προβλέπουν οι συμβάσεις αυτές. Αίτηση ταξινόμησης δεν μπορεί να υποβληθεί επ' ονόματι περισσότερων προσώπων ή επ' ονόματι ενώσεως εν τοις πράγμασι. Όταν περισσότερα πρόσωπα είναι συγκύριοι ενός οχήματος, η αίτηση ταξινόμησης πρέπει να υποβληθεί επ' ονόματι εκείνου που είναι ο κύριος χρήστης του οχήματος».

5. Το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος ερμηνεύτηκε από το Cour de Cassation (Βέλγιο) με απόφαση της 19ης Μαΐου 1999. Αυτό έκρινε ότι από την εν λόγω διάταξη, λαμβανομένη ως σύνολο, προκύπτει ότι, εξαιρουμένης της περιπτώσεως την οποία αφορά η παράγραφος 2, στο Βέλγιο δεν μπορούσε να κυκλοφορεί αυτοκίνητο το οποίο προηγουμένως δεν έχει ταξινομηθεί στο Βέλγιο⁴.

6. Ερμηνευόμενο κατ' αυτόν τον τρόπο το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος είναι εφαρμόσιμο στα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης.

II — Τα πραγματικά περιστατικά και η διαδικασία

7. Ο Van Lent, βελγικής ιθαγενείας, κατοικεί στο Putte (Βέλγιο). Εργάζεται ως πολιτικός μηχανικός για μια εταιρία που εδρεύει στο Λουξεμβούργο. Η εταιρία αυτή έθεσε στη διάθεσή του ένα αυτοκίνητο ταξινομημένο στο Λουξεμβούργο που αποτελούσε αντικείμενο χρηματοδοτικής μισθώσεως μιας εταιρίας χρηματοδοτικής μισθώσεως που είναι εγκατεστημένη στο ίδιο κράτος. Ο Van Lent χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο αυτό τόσο για επαγγελματιές μετακινήσεις [στο Λουξεμβούργο και για να λαμβάνει μέρος σε ορισμένες συσκέψεις στην Αμβέρσα (Βέλγιο)] όσο και για ιδιωτικούς σκοπούς (για τη μετάβαση στο σπίτι του και κατά τα Σαββατοκύριακα).

8. Στις 22 Αυγούστου 1999, υπέστη έλεγχο από την τροχαία στο Willebroek (Βέλγιο). Κατόπιν του ελέγχου αυτού, ο Van Lent κλήθηκε να παρουσιαστεί στον procureur du Roi (εισαγγελέα) επειδή οδηγούσε αυτοκίνητο επί δημοσίας οδού χωρίς το αυτοκίνητο αυτό να έχει προηγουμένως ταξινομηθεί στο Βέλγιο, κατόπιν αιτήσεως και επ' ονόματι του κυρίου του, κατά παράβαση του άρθρου 3, παράγραφος 1, του βασιλικού διατάγματος.

9. Αμυνόμενος, ο Van Lent ισχυρίστηκε ότι η διάταξη αυτή δεν συνάδει προς την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων που προβλέπεται στο άρθρο 39 ΕΚ.

⁴ — Cass., 1999, 688. Βλ., επίσης, Cass. 1988-89, 816.

III — Το προδικαστικό ερώτημα

10. Συνεπώς, το *Politierechtbank te Mechelen* αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Απαγορεύουν η κοινοτική ρύθμιση και ειδικότερα τα άρθρα 39 (πρώην 48) και 10 (πρώην 5) της Συνθήκης ΕΚ το να απαιτεί ένα κράτος μέλος να ταξινομήσει το αυτοκίνητο 1) που ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως εγκατεστημένη σε όμορο κράτος μέλος και που έχει μισθώσει, με σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως, ο εργοδότης του χρήστη (δηλαδή ενός εργαζομένου), 2) ο οποίος κατοικεί σε αυτό το πρώτο κράτος μέλος, και πιο συγκεκριμένα περί τα 200 km από τον τόπο εργασίας του, αν ο εργαζόμενος αυτός κατά τη διάρκεια της εβδομάδας 3) διαμένει σε αυτό το κράτος μέλος και χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για την εκτέλεση της συμβάσεώς του εργασίας καθώς και κατά τον ελεύθερο χρόνο του, στον οποίο περιλαμβάνονται τα Σαββατοκύριακα και οι περίοδοι διακοπών;»

IV — Ανάλυση

11. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 39 ΕΚ απαγορεύει εθνική νομοθεσία που επιβάλλει την ταξινόμηση ενός αυτοκινήτου στο έδαφός της εφόσον ο χρήστης του έχει εκεί την κατοικία του, τούτο δε ακόμη και εάν το αυτοκίνητο ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως που είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος και εάν το έχει μισθώσει από εταιρία που είναι, επίσης,

εγκατεστημένη σ' αυτό το άλλο κράτος μέλος για να το θέσει στη διάθεση του εν λόγω χρήστη, εντός του πλαισίου της συμβάσεώς του εργασίας.

12. Επιβάλλεται, εξ αρχής, η διαπίστωση ότι το ζήτημα ποιο κράτος μέλος είναι αρμόδιο να απαιτήσει την ταξινόμηση ενός αυτοκινήτου δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο κοινοτικής εναρμονίσεως. Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, τα μοναδικά μέτρα εναρμονίσεως στον τομέα της φορολογίας των αυτοκινήτων αφορούσαν τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στα αυτοκίνητα που εισάγονται προσωρινώς από μη μόνιμους κατοίκους⁵, την επιβολή από τα κράτη μέλη φόρων επί ορισμένων αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων⁶ και τα έγγραφα ταξινόμησης αυτοκινήτων⁷. Ουδεμία από τις οδηγίες αυτές ρυθμίζει το ζήτημα της αρμοδιότητας των κρατών μελών να απαιτήσουν την ταξινόμηση αυτοκινήτων. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, τα κράτη μέλη δικαιούνται να αποφασίζουν για την ταξινόμηση και τους όρους της ταξινόμησης αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται στο έδαφός τους, υπό τον όρο ότι οι κανόνες που

5 — Οδηγία 83/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για τις φορολογικές ατέλειες που εφαρμόζονται στο εσωτερικό της Κοινότητας στις προσωρινές εισαγωγές ορισμένων μεταφορικών μέσων (ΕΕ L 105, σ. 59)

6 — Οδηγία 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 χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32). Όπως το επισήμανε η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η οδηγία αυτή ακυρώθηκε με την απόφαση της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), Ωστόσο, συνεχίζει να εφαρμόζεται μέχρις ότου θεσπισθεί νέα σχετική κανονιστική ρύθμιση από το Συμβούλιο.

7 — Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, περί εγγράφων ταξινόμησης αυτοκινήτων (ΕΕ L 138, σ. 57). Τα κράτη μέλη πρέπει μέχρι την 1η Ιουνίου 2004 να μεταφέρουν την οδηγία αυτή στην εσωτερική έννομη τάξη.

θεσπίζονται στον τομέα αυτό να είναι σύμφωνοι με το κοινοτικό δίκαιο⁸.

13. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων συνεπάγεται, κυρίως, υποχρεώσεις για το κράτος μέλος υποδοχής. Προκύπτει, επιπλέον, από τη νομολογία ότι το κράτος μέλος καταγωγής του εργαζομένου δεν πρέπει να προβλέπει στη νομοθεσία του μέτρα που ενδέχεται να παρακωλύσουν ή να καταστήσουν λιγότερο ελκυστική την άσκηση της ελευθερίας αυτής από τους υπηκόους του⁹. Έτσι, το Δικαστήριο με την απόφασή του *Bosman*¹⁰ απεφάνθη:

«[Ο]ι υπήκοοι των κρατών μελών έχουν, ιδίως, το δικαίωμα, το οποίο αρνούνται απευθείας από τη Συνθήκη, να εγκαταλείπουν τη χώρα καταγωγής τους και να μεταβαίνουν στο έδαφος άλλου κράτους μέλους προκειμένου να διαμείνουν σ' αυτό και να ασκήσουν εκεί οικονομική δραστηριότητα.

Επομένως, διατάξεις οι οποίες εμποδίζουν ή αποθαρρύνουν υπήκοο κράτους μέλους να εγκαταλείψει τη χώρα καταγωγής του προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμά του για ελεύθερη κυκλοφορία συνιστούν εμπόδια στην άσκηση αυτής της ελευθερίας έστω και

8 — Απόφασεις της 8ης Ιουνίου 1984, 97/83, *Melkunie* (Συλλογή 1984, σ. 3741) της 9ης Ιουλίου 1988, 143/87, *Stanton* (Συλλογή 1988, σ. 3877, σκέψη 13) της 7ης Ιουλίου 1992, C-370/90, *Singh* (Συλλογή 1992, σ. I-4265, σκέψη 23) της 31ης Μαρτίου 1993, C-19/92, *Kraus* (Συλλογή 1993, σ. I-1663, σκέψη 32) της 26ης Ιανουαρίου 1999, C-18/95, *Teschner* (Συλλογή 1999, σ. I-345, σκέψη 38), και της 27ης Ιανουαρίου 2000, C-190/98, *Graf* (Συλλογή 2000, σ. I-493, σκέψη 22).

9 — Απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93 (Συλλογή 1995, σ. I-4921).

αν εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της ιθαγένειας των οικείων εργαζομένων»¹¹.

14. Επιπλέον, το Δικαστήριο έκρινε, με τις προπαρατεθείσες αποφάσεις *Bosman*¹² και *Graf*¹³, ότι η νομοθεσία του κράτους καταγωγής συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων αν θέτει υπό όρους την πρόσβασή τους στην αγορά εργασίας των λοιπών κρατών μελών¹⁴.

15. Πάντως, τέτοια ακριβώς περίπτωση αποτελεί η επίδικη κανονιστική ρύθμιση.

16. Με την προπαρατεθείσα απόφαση *Ledoux* το Δικαστήριο έκρινε, σε ανάλογη

11 — Όπ.π. (σκέψεις 95 και 96), η υπογράμμιση δική μου. Το Δικαστήριο πρόσθεσε, στη σκέψη 97, ότι έχει ήδη επισημάνει «με την απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 81/87, *Daily Mail and General Trust* (Συλλογή 1988, σ. 5483, σκέψη 16), ότι οι διατάξεις της Συνθήκης περί ελευθερίας εγκαταστάσεως αποβλέπουν μεν κυρίως στη διασφάλιση της ίσης με τους ημεδαπούς μεταχειρίσεως στο κράτος μέλος υποδοχής, αλλά επίσης δεν επιτρέπουν στο κράτος καταγωγής να παρακωλύει την εγκατάστασή σε άλλο κράτος μέλος ενός από τους υπηκόους του ή μιας εταιρίας που έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του και καλύπτεται από τον ορισμό του άρθρου 58. Τα δικαιώματα που εγγυώνται τα άρθρα 52 επ. θα καθίσταντο κενά περιεχομένου αν το κράτος καταγωγής μπορούσε να απαγορεύει στις επιχειρήσεις να αποχωρούν από το έδαφός του προκειμένου να εγκατασταθούν σε άλλο κράτος μέλος. Οι ίδιες σκέψεις ισχύουν, ως προς το άρθρο 48 της Συνθήκης, σχετικά με κανόνες που εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία υπηκόων κράτους μέλους που επιθυμούν να εργασθούν ως μισθωτοί σε άλλο κράτος μέλος».

12 — Σκέψη 103.

13 — Σκέψη 23.

14 — Οι αποφάσεις αυτές μεταθέτουν στο θέμα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων το ουσιώδες κριτήριο που προκύπτει από την απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-267/91 και C-268/91, *Keck* και *Mithouard* (Συλλογή 1993, σ. I-6097). Βλ. τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Lenz στην προπαρατεθείσα υπόθεση *Bosman*, και του γενικού εισαγγελέα Fenelly στην προπαρατεθείσα υπόθεση *Graf*, καθώς και τις προτάσεις μου στην υπόθεση *Wouters* κ.λπ. (απόφαση της 19ης Φεβρουαρίου 2002, C-309/99, Συλλογή 2002, σ. I-1577, σκέψεις 242 έως 246).

προς την παρούσα υπόθεση, ότι ήταν δυνατόν να υφίσταται εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Ο Ledoux, ένας εργαζόμενος που κατοικούσε στο Βέλγιο, επωφελούταν της χρήσεως αυτοκινήτου που του είχε διαθέσει ο εργοδότης του ο οποίος ήταν εγκατεστημένος στη Γαλλία. Το αυτοκίνητο, το οποίο ανήκε στον εργοδότη, είχε ταξινομηθεί επ' ονόματι αυτού στο κράτος της κατοικίας του (Γαλλία) και ο Ledoux χρησιμοποιούσε το αυτοκίνητο αυτό τόσο για επαγγελματικούς όσο και για προσωπικούς σκοπούς.

17. Κατόπιν οδικού ελέγχου από την τροχαία στο Βέλγιο, ο Ledoux κατηγορήθηκε για παράνομη εισαγωγή αυτοκινήτου. Του προσήφθη ότι είχε εισαγάγει το αυτοκίνητο χωρίς να πληρώσει τον αντίστοιχο φόρο προστιθέμενης αξίας¹⁵. Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση, που ίσχυε κατά το χρόνο των περιστατικών, ήταν η έκτη οδηγία 77/388/ΕΟΚ¹⁶. Κατά την εν λόγω οδηγία, οι εισαγωγές των προϊόντων υποβάλλονται σε ΦΠΑ, εκτός αν τεθούν υπό καθεστώς προσωρινής εισαγωγής. Εν αναμονή της θεσπίσεως κοινοτικών φορολογικών κανόνων, με τους οποίους θα προσδιορίζεται το πεδίο εφαρμογής των απαλλαγών αυτών, τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν τις προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για να επωφεληθούν από αυτές.

18. Το Δικαστήριο ξεκίνησε την εξέτασή του υπενθυμίζοντας ότι ένας από τους στόχους της απαλλαγής αυτής ήταν η πραγματική

ελευθέρωση της κυκλοφορίας των προσώπων¹⁷ και εκτίμησε ότι ένα κράτος μέλος, προκειμένου να επωφεληθεί του δικαιώματος απαλλαγής από τον ΦΠΑ, δεν μπορούσε να καθορίζει λεπτομέρειες οι οποίες θα εμπόδιζαν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων οι οποίοι, παρόλο που κατοικούν στο έδαφός του, ασκούν τις δραστηριότητές τους σ' ένα άλλο κράτος μέλος¹⁸.

19. Εν συνεχεία, το Δικαστήριο εξέτασε αν το γεγονός ότι η εισαγωγή έχει θεωρηθεί οριστική και, ως εκ τούτου, υποβληθείσα σε ΦΠΑ, για τον λόγο ότι ο εισαγωγέας (ο εργαζόμενος) είχε την κατοικία του στο κράτος μέλος όπου το αυτοκίνητο είχε εισαχθεί, μπορούσε να εμποδίσει την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων¹⁹. Το Δικαστήριο κατέληξε, με την ανάλυσή του, στο συμπέρασμα ότι ήταν δυνατό να υφίσταται εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, αλλά παρέπεμψε στο εθνικό δικαστήριο την συγκεκριμένη εξέταση του ζητήματος αυτού.

20. Το κρίσιμο ζήτημα της παρούσας υποθέσεως βρίσκεται στη συλλογιστική που το Δικαστήριο ακολούθησε για να καταλήξει στο συμπέρασμα της υπάρξεως εμποδίου στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Το Δικαστήριο εκτίμησε ότι η εισαγωγή θα έπρεπε να θεωρηθεί προσωρινή και, επομένως, θα έπρεπε να δοθεί η απαλλαγή, μολονότι το αυτοκίνητο μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για προσωπικούς σκοπούς, εφόσον η χρήση αυτή είχε δευτερεύον χαρα-

15 — Στο εξής: ΦΠΑ.

16 — Έκτη οδηγία 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας: ομοίμορφη φορολογική βάση (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 49).

17 — Προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux (σκέψη 10). Βλ., επίσης, κατ' αυτή την έννοια, την απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 1985, 249/84, Profant (Συλλογή 1985, σ. 3237).

18 — Προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux (σκέψη 12).

19 — Οπ.π. (σκέψεις 13, 17 και 18).

κτήρα σε σχέση με την επαγγελματική χρήση που προβλεπόταν στη σύμβαση εργασίας²⁰. Το Δικαστήριο έκρινε ότι:

«Αντίθετη λύση θα είχε ως συνέπεια να εμποδίζει στην πράξη μεθοριακό εργαζόμενο να απολαύει ορισμένων πλεονεκτημάτων που του παρέχει ο εργοδότης του, λόγω του ότι ο εργαζόμενος αυτός έχει την κατοικία του στο έδαφος του κράτους μέλους της προσωρινής εισαγωγής. Έτσι, ο εργαζόμενος αυτός θα βρισκόταν σε μειονεκτική θέση, ως προς τις συνθήκες εργασίας, σε σχέση με τους συναδέλφους του οι οποίοι κατοικούν στη χώρα του εργοδότη τους, πράγμα που θα επηρέαζε άμεσα την άσκηση του δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας στο εσωτερικό της Κοινότητας»²¹.

21. Κατά την άποψή μου, από την προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux συνάγεται ότι ένα εθνικό μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίσει τελείως (ή σχεδόν) έναν εργαζόμενο, ο οποίος κατοικεί σε κράτος μέλος διαφορετικό αυτού όπου είναι εγκατεστημένος ο εργοδότης του, να απολαύει ορισμένων πλεονεκτημάτων και, κυρίως, της διαθέσεως υπέρ αυτού ενός αυτοκινήτου, προσβάλλει την άσκηση του δικαιώματός του για ελεύθερη κυκλοφορία.

22. Όλα τα κράτη μέλη που άσκησαν παρέμβαση στην παρούσα υπόθεση θεωρούν ότι η προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux δεν έχει, εν προκειμένω, εφαρμογή διότι αφο-

ρούσε την ερμηνεία της έκτης οδηγίας 77/388 και όχι την ταξινόμηση αυτοκινήτων. Δεν συμμερίζομαι την άποψη αυτή. Στη εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι η αδυναμία στην οποία βρισκόταν ο εργαζόμενος να απολαύει ενός ιδιαίτερου πλεονεκτηματος, εξαιτίας της βελγικής νομοθεσίας, συνιστούσε εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Η συλλογιστική που ακολούθησε το Δικαστήριο για να καταλήξει στο συμπέρασμα της υπάρξεως τέτοιου εμποδίου ισχύει, επομένως, κάλλιστα εν προκειμένω.

23. Από την επίδικη κανονιστική ρύθμιση ανακύπτει, όντως, η αδυναμία του εργαζομένου, που κατοικεί στο Βέλγιο, να επωφεληθεί της χρήσεως αυτοκινήτου το οποίο ανήκει σε ένα πρόσωπο που είναι εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος.

24. Το κάλυμα αυτό απορρέει από μια εσωτερική αντίφαση της βελγικής κανονιστικής ρυθμίσεως, η οποία καθιστά αδύνατη την ταξινόμηση στην παρούσα υπόθεση. Αφενός, το βασιλικό διάταγμα ορίζει ότι η ταξινόμηση αυτοκινήτου πρέπει να γίνεται κατόπιν αιτήσεως και επ' ονόματι του κυρίου του αυτοκινήτου. Συνεπώς, ο εργαζόμενος ο οποίος έχει απλά τη χρήση του αυτοκινήτου δεν μπορεί να το ταξινομήσει. Αφετέρου, η εθνική κανονιστική ρύθμιση προβλέπει ότι, όταν ο αιτών την ταξινόμηση (συνεπώς ο κύριος του αυτοκινήτου) είναι νομικό πρόσωπο, πρέπει να δηλώσει τον βελγικό αριθμό του ΦΠΑ. Δεδομένου ότι, για την απόκτηση αυτού του αριθμού, ο αιτών την ταξινόμηση πρέπει να είναι μόνιμα εγκατεστημένος στο

20 — Όπ.π. (σκέψη 18).

21 — Όπ.π.

Βέλγιο, προκύπτει ότι ο κύριος του αυτοκινήτου μπορεί να ζητήσει την ταξινόμηση του εν λόγω αυτοκινήτου μόνον αν είναι εγκατεστημένος στο Βέλγιο²². Κατά αυτό τον τρόπο, ο εργαζόμενος δεν μπορεί να επιτύχει την ταξινόμηση διότι δεν είναι ο κύριος αλλά ούτε ο κύριος (η εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως) διότι δεν είναι εγκατεστημένος στο Βέλγιο.

25. Κατά συνέπεια, ο εργαζόμενος, κάτοικος Βελγίου, στον οποίο προσφέρεται η χρήση αυτοκινήτου, δεν έχει άλλη επιλογή παρά να το αρνηθεί, αν δεν θέλει να εκτεθεί στον κίνδυνο ποινικών διώξεων. Όπως το Δικαστήριο το διευκρίνισε στην προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux, η προσφορά αυτής της χρήσεως αυτοκινήτου συνιστά μέρος της αμοιβής του εργαζομένου. Προκύπτει ότι η επίδικη κανονιστική ρύθμιση έχει ως συνέπεια να στερεί τον εργαζόμενο από μέρος της αμοιβής που του έχει προταθεί εξαιτίας και μόνον της κατοικίας του. Μία σύμβαση εργασίας που περιέχει ρήτρα περί διαθέσεως στον εργαζόμενο αυτοκινήτου, θα ήταν λιγότερο ελκυστική όταν ο εργαζόμενος είναι εγκατεστημένος σε διαφορετικό από το Βασίλειο του Βελγίου κράτος μέλος, τουλάχιστον στην περίπτωση που το αυτοκίνητο έχει ταξινομηθεί στο ίδιο αυτό κράτος.

26. Επομένως, νομίζω ότι η επίδικη κανονιστική ρύθμιση δύναται να αποθαρρύνει έναν εργαζόμενο, ο οποίος κατοικεί στο Βέλγιο, να

αποδεχτεί μια σύμβαση, που περιέχει ρήτρα περί διαθέσεως αυτοκινήτου, όταν η σύμβαση αυτή του προτείνεται από εργοδότη που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, ενώ η αποθάρρυνση αυτή, πιθανώς, δεν θα υφίστατο αν η σύμβαση του προταθεί από ημεδαπό εργοδότη²³.

27. Συνεπώς, νομίζω ότι, κατά τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Bosman και Graf, η επίμαχη κανονιστική ρύθμιση εξαρτά από όρους την πρόσβαση των εργαζομένων που κατοικούν στο Βέλγιο, στην αγορά εργασίας των λοιπών κρατών μελών.

28. Εν συνεχεία, πρέπει να εξεταστεί αν η επίδικη κανονιστική ρύθμιση μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους γενικού συμφέροντος που συνάδουν προς τη Συνθήκη.

29. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τα εθνικά μέτρα, που ενδέχεται να παρακαλύσουν ή να καταστήσουν λιγότερο ελκυστική την άσκηση των θεμε-

23 — Συγκεκριμένα, δύναται να υποθεθεί ότι ο εργοδότης, τουλάχιστον όταν είναι ο κύριος του οχήματος, το ταξινομεί στο κράτος της κατοικίας του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, για παράδειγμα, στις αποφάσεις Ledoux, προπαρατεθείσα: *Cura Anlagen* (απόφαση της 21ης Μαρτίου 2002, C-451/99, Συλλογή 2002, σ. I-3193) και *Hoves* (απόφαση της 2ας Ιουλίου 2002, C-115/00, Συλλογή 2002, σ. I-6077), οι κύριοι των οχημάτων τα είχαν ταξινομήσει στα κράτη μέλη όπου ήταν εγκατεστημένοι. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων εισαγωγής των μεταφορέων μη κατοίκων στις εθνικές οδικές μεταφορές των προϊόντων σε κράτος μέλος (ΕΕ L 279, σ. 1) καθορίζει στο άρθρο 3 του την έννοια του «οχήματος» ως «είτε όχημα με κινητήρα που έχει άδεια κυκλοφορίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης, είτε συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων από τα οποία τουλάχιστον εκείνο που φέρει τον κινητήρα έχει άδεια κυκλοφορίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης, και τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για μεταφορές εμπορευμάτων» (η υπογράμμιση δική μου).

22 — Βλ. Thiébaud, X., *Leasing transfrontalier de véhicules* (Διασυνοριακή χρηματοδοτική μίσθωση αυτοκινήτων). Διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ηλεκτρονική διεύθυνση www.fiskobel.com/Docs/10.doc.

λιωδών ελευθεριών που διασφαλίζονται με τη Συνθήκη από τους κοινοτικούς υπηκόους, συμπεριλαμβανομένων των υπηκόων του κράτους μέλους που εξέδωσε το μέτρο, πρέπει να πληρούν τέσσερις προϋποθέσεις: να εφαρμόζονται κατά τρόπο μη δημιουργούντα διακρίσεις, να δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος, να είναι κατάλληλα για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην είναι δεσμευτικά πέραν του βαθμού που είναι αναγκαίος για την επίτευξη του σκοπού αυτού²⁴.

30. Τα κράτη μέλη, καθώς και η Επιτροπή, τα οποία υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις, ισχυρίζονται ότι η επιδίκη κανονιστική ρύθμιση είναι απαραίτητη, αφενός, για την εγγύηση της οδικής ασφάλειας και, αφετέρου, για την καταπολέμηση της φαλκιδεύσεως της φορολογητέας ύλης.

31. Μου φαίνεται, ωστόσο, ότι κανένα από τα επιχειρήματα αυτά δεν μπορεί να δικαιολογήσει την υποχρέωση ταξινόμησης αυτοκινήτου και ακόμη περισσότερο την ποινική κύρωση που συνεπάγεται, εν προκειμένω, η παράβαση της υποχρέωσης αυτής. Είναι, κατά τη γνώμη μου, προφανές ότι, για να επιτευχθούν οι σχετικοί με την υποχρέωση ταξινόμησης στόχοι, είναι, κατ' αρχάς, απαραίτητο να πραγματοποιηθεί η ταξινόμηση. Όποιοι και αν είναι οι επικαλούμενοι στόχοι, δεν μπορούν να επιτευχθούν σε ανάλογη της προκειμένης περίπτωση, διότι, όπως είδαμε, η ταξινόμηση είναι αδύνατη.

24 — Απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 1995, C-55/94, Gebhard (Συλλογή 1995, σ. I-4165, σκέψη 37). Βλ., επίσης, τις αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-180/89, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1991, σ. I-709, σκέψη 18) της 20ής Μαΐου 1992, C-106/91, Ramrath (Συλλογή 1992, σ. I-3351, σκέψεις 29 και 30), και την προπαρατεθείσα Kraus (σκέψη 32).

32. Ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις σε εργαζόμενο ο οποίος άσκησε το δικαίωμά του για ελεύθερη κυκλοφορία για τον λόγο ότι δεν τήρησε υποχρέωση την οποία δεν μπορεί να εκτελέσει. Στο πλαίσιο αυτό, η υποχρέωση ταξινόμησης στερείται του νοήματός της και έχει απλά ως συνέπεια να εμποδίζει τη διάθεση στους Βέλγους κατοίκους αυτοκινήτων ταξινομημένων στην αλλοδαπή.

33. Το Tribunal de police d'Arlon (Βέλγιο) φαίνεται ότι κατέληξε σε παρόμοιο συμπέρασμα στην απόφασή του της 12ης Μαρτίου 1998²⁵.

34. Τα πραγματικά περιστατικά ήταν τα ακόλουθα: κάτοικος Βελγίου κατηγορήθηκε ότι είχε παραβεί το βασιλικό διάταγμα επειδή οδηγούσε στο Βέλγιο αυτοκίνητο ιδιοκτησίας μιας εταιρίας χρηματοδοτικής μισθώσεως που είχε την έδρα της στο Λουξεμβούργο. Το Tribunal de police d'Arlon απεφάνθη ότι:

«Η εισαγγελική αρχή φαίνεται, επομένως, ότι θεωρεί, ότι παρ' όλ' αυτά τα γεγονότα, η ταξινόμηση αυτοκινήτου στο Βέλγιο ήταν υποχρεωτική και ως εκ τούτου όντως δυνατή.»

25 — Ministère public (εισαγγελική αρχή) κατά Devaux, απόφαση 981345. Διαθέσιμη στο <http://www.demine.com/jurinews/immajuris.htm>.

35. Το Tribunal de police d'Arlon διαπίστωσε, πάντως, ότι το βασιλικό διάταγμα επιβάλλει τη ταξινόμηση να πραγματοποιείται επ' ονόματι του κυρίου, αλλά ότι η ταξινόμηση αυτή προβλέπεται μόνον υπέρ των προσώπων που κατοικούν ή έχουν την έδρα τους στο Βέλγιο, γεγονός το οποίο εμποδίζει την ταξινόμηση σε περίπτωση που ο κύριος δεν πληροί τις προϋποθέσεις αυτές. Αποφάσισε, συνεπώς, ότι δεν έχει διαπραχθεί καμία παράβαση.

36. Επομένως, στο ερώτημα που ετέθη προτείνω να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 39 ΕΚ και 10 ΕΚ απαγορεύουν το να απαιτεί

ένα κράτος μέλος να ταξινομήσει αυτοκίνητο που ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως εγκατεστημένη σε όμορο κράτος μέλος και που έχει μισθώσει, με σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως, ο εργοδότης του χρήστη του εν λόγω αυτοκινήτου (δηλαδή ενός εργαζομένου), ο οποίος κατοικεί σε αυτό το πρώτο κράτος μέλος και πιο συγκεκριμένα περί τα 200 km από τον τόπο εργασίας του, αν ο εργαζόμενος αυτός κατά τη διάρκεια της εβδομάδας διαμένει σ' αυτό το κράτος μέλος και χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για την εκτέλεση της συμβάσεώς του εργασίας και κατά τον ελεύθερο χρόνο του, στον οποίο περιλαμβάνονται τα Σαββατοκύριακα και οι περίοδοι διακοπών.

V — Πρόταση

37. Κατόπιν όλων αυτών των στοιχείων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο ερώτημα που του έθεσε το Politie rechtbank te Mechelen:

«Η κοινοτική ρύθμιση, και ειδικότερα τα άρθρα 39 ΕΚ και 10 ΕΚ, απαγορεύουν το να απαιτεί ένα κράτος μέλος να ταξινομήσει το αυτοκίνητο που ανήκει σε εταιρία χρονομεριστικής μισθώσεως εγκατεστημένη σε όμορο κράτος μέλος και που έχει μισθώσει, με σύμβαση χρονομεριστικής μισθώσεως, ο εργοδότης του χρήστη του αυτοκινήτου (δηλαδή ενός εργαζομένου), ο οποίος κατοικεί σε αυτό το πρώτο κράτος μέλος, και πιο συγκεκριμένα περί τα 200 km από τον τόπο εργασίας του, αν ο εργαζόμενος αυτός κατά τη διάρκεια της εβδομάδας διαμένει σε αυτό το κράτος μέλος και χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για την εκτέλεση της συμβάσεώς του εργασίας καθώς και κατά τον ελεύθερο χρόνο του, στον οποίο περιλαμβάνονται τα Σαββατοκύριακα και οι περίοδοι διακοπών».