

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)
της 2ας Οκτωβρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-232/01,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Politie rechtbank te Mechelen (Βέλγιο) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής δίχης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά

Hans van Lent,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 39 ΕΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Wathelet, πρόεδρο τμήματος, D. A. O. Edward, P. Jann, S. von Bahr (εισηγητή) και A. Rosas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger

γραμματέας: M.-F. Contet, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τον F. van de Craen και στη συνέχεια από την A. Snoecx,

- η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Molde και J. Bering Liisberg,

- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την E. Bygglin,

- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την G. Amodeo, επικουρούμενη από την P. Whipple, barrister,

- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον H. van Lier και τη M. Πατακιά,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Δανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον J. Bering Liisberg, της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την T. Rynnä, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου εκπροσωπούμενης από την P. Whipple, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον H. van Lier, κατά τη συνεδρίαση της 10ης Οκτωβρίου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 5ης Δεκεμβρίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 11ης Ιουνίου 2001, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Ιουνίου 2001, το Politierechtbank te Mechelen υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 10 ΕΚ και 39 ΕΚ.

Τα πραγματικά περιστατικά και το νομικό πλαίσιο

- 2 Ο Η. Van Lent είναι Βέλγος υπήκοος και κατοικεί στον δήμο του Putte (Βέλγιο).
- 3 Μετά από έλεγχο που διενήργησε η τροχαία στο Willebroek (Βέλγιο), την Κυριακή 22 Αυγούστου 1999, διαπιστώθηκε ότι ο Η. Van Lent οδηγούσε επιβατικό αυτοκίνητο το οποίο έφερε λουξεμβουργιανές πινακίδες.

4 Το αυτοκίνητο ήταν ταξινομημένο επ' ονόματι της Axus Luxembourg SA, μιας εταιρίας χρηματοδοτικής μισθώσεως εγκατεστημένης στο Λουξεμβούργο, χωρίς προφανώς έδρα στο Βέλγιο. Ο H. Van Lent ανέφερε ότι εργαζόταν ως πολιτικός μηχανικός στην EDS SA (στο εξής: EDS), με έδρα το Bascharage (Λουξεμβούργο), η οποία του είχε διαθέσει το αυτοκίνητο, το οποίο ήταν αντικείμενο χρηματοδοτικής μισθώσεως και για το οποίο δεν όφειλε να καταβάλει καμία αποζημίωση ή μίσθωμα. Η EDS είχε έδρα και στην Αμβέρσα (Βέλγιο).

5 Ο εισαγγελέας άσκησε ποινική δίωξη κατά του H. Van Lent λόγω του ότι οδηγούσε αυτοκίνητο χωρίς αυτό να έχει προηγουμένως ταξινομηθεί στο Βέλγιο επ' ονόματι του κυρίου του, κατά παράβαση του άρθρου 3, παράγραφος 1, του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953, περί ταξινομήσεως των αυτοκινήτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων (*Moniteur belge* της 9ης Ιανουαρίου 1954, σ. 87), όπως τροποποιήθηκε με το βασιλικό διάταγμα της 27ης Δεκεμβρίου 1993 (*Moniteur belge* της 18ης Ιανουαρίου 1994, σ. 954, στο εξής: βασιλικό διάταγμα της 31ης Δεκεμβρίου 1953).

6 Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή:

«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 [...]».

7 Σύμφωνα με το άρθρο 4 του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953, η αίτηση ταξινομήσεως αυτοκινήτου πρέπει να υποβάλλεται στο γραφείο οδικής κυκλοφορίας με τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου το οποίο περιέχει, οσάκις ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ιδίως τον αριθμό φόρου προστιθεμένης αξίας (στο εξής: ΦΠΑ) ή, αν δεν έχει τέτοιο αριθμό, τον αριθμό εθνικού μητρώου, καθώς και την πλήρη διεύθυνση της έδρας του στο Βέλγιο.

- 8 Το βασιλικό διάταγμα της 31ης Δεκεμβρίου 1953 καταργήθηκε με το βασιλικό διάταγμα, της 20ής Ιουλίου 2001, περί ταξινόμησης των αυτοκινήτων (*Moniteur belge* της 8ης Αυγούστου 2001, σ. 27022, στο εξής: βασιλικό διάταγμα της 20ής Ιουλίου 2001). Σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 1, του βασιλικού διατάγματος της 20ής Ιουλίου 2001, ο χρήστης αυτοκινήτου μπορεί πλέον να το ταξινομήι στο Βέλγιο, στην περίπτωση κατά την οποία ο κύριος του αυτοκινήτου δεν μπορεί να το πράξει αυτό. Η νέα αυτή ρύθμιση δεν έχει ωστόσο εφαρμογή στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- 9 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 ενώπιον του *Politie rechtbank te Mechelen*, ο H. Van Lent ανέφερε ότι εργαζόταν αποκλειστικά για την EDS, με έδρα το Λουξεμβούργο, αλλά συμμετείχε σε ορισμένες συνεδριάσεις στην Αμβέρσα. Ανέφερε επιπλέον ότι χρησιμοποιούσε επίσης το αυτοκίνητο για ιδιωτική χρήση για να επιστρέψει στην οικία του και κατά τα σαββατοκύριακα.
- 10 Ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου, ο H. Van Lent ισχυρίστηκε ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953 συνιστά παράβαση «του κοινοτικού δικαίου και ειδικότερα παραβίαση της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων την οποία εγγυάται η Συνθήκη της Ρώμης».

Το προδικαστικό ερώτημα

- 11 Το *Politie rechtbank te Mechelen*, θεωρώντας ότι από τη διαφορά προκύπτει πραγματι ζήτημα ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Απαγορεύουν οι κοινοτικές ρυθμίσεις και ειδικότερα τα άρθρα 39 (πρώην 48) και 10 (πρώην 5) της Συνθήκης ΕΚ το να απαιτεί ένα κράτος μέλος την ταξινόμηση

αυτοκινήτου (1) που ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως εγκατεστημένης σε όμορο κράτος μέλος και το οποίο 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, (3) αν ο εργαζόμενος αυτός κατοικεί κατά τη διάρκεια της εβδομάδας στο ίδιο αυτό κράτος μέλος και χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για την εκτέλεση της συμβάσεώς του εργασίας, καθώς και κατά τον ελεύθερο χρόνο του, συμπεριλαμβανομένων των σαββατοκύριακων και των περιόδων διακοπών;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

12 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 39 ΕΚ είναι αντίθετο προς εθνική ρύθμιση ενός κράτους μέλους, όπως η υπό κρίση, η οποία απαγορεύει σε εργαζόμενο, που κατοικεί εντός του κράτους μέλους αυτού, να χρησιμοποιεί στο έδαφος του κράτους αυτού αυτοκίνητο το οποίο είναι ταξινομημένο εντός άλλου κράτους μέλους, ομόρου του πρώτου, και το οποίο ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως, εγκατεστημένης εντός του άλλου κράτους μέλους αυτού, και έχει τεθεί στη διάθεση του εργαζομένου εκ μέρους του εργοδότη του, ο οποίος επίσης είναι εγκατεστημένος εντός του άλλου κράτους μέλους αυτού.

13 Κατ' αρχάς, πρέπει να υπομνηστεί ότι, ναι μεν, ελλείπει εναρμονίσεως στον σχετικό τομέα, τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίζουν τις προϋποθέσεις ταξινομήσεως των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στο έδαφός τους, πλην όμως τα θεσπιζόμενα μέτρα δεν εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής των άρθρων 10 ΕΚ και 39 ΕΚ (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2002, C-121/00, Hahn, Συλλογή 2002, σ. I-9193, σκέψη 34).

- 14 Κάθε κοινοτικός υπήκοος, ανεξαρτήτως του τόπου κατοικίας του και της ιθαγενείας του, ο οποίος χρησιμοποίησε το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και ο οποίος άσκησε επαγγελματική δραστηριότητα σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο της κατοικίας του εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 39 ΕΚ (αποφάσεις της 23ης Φεβρουαρίου 1994, C-419/92, Scholz, Συλλογή 1994, σ. I-505, σκέψη 9, και της 12ης Δεκεμβρίου 2002, C-385/00, De Groot, Συλλογή 2002, σ. I-11819, σκέψη 76).
- 15 Επί πλέον, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι όλες οι διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων σκοπό έχουν να διευκολύνουν για τους κοινοτικούς υπηκόους την άσκηση πάσης φύσεως επαγγελματικών δραστηριοτήτων σε ολόκληρο το έδαφος της Κοινότητας και απαγορεύουν τα μέτρα που θα μπορούσαν να αποβούν δυσμενή για τους εν λόγω υπηκόους όταν αυτοί επιθυμούν να ασκήσουν οικονομική δραστηριότητα στο έδαφος άλλου κράτους μέλους (απόφαση της 7ης Ιουλίου 1992, C-370/90, Singh, Συλλογή 1992, σ. I-4265, σκέψη 16 της 15ης Ιουνίου 2000, C-302/98, Sehrer, Συλλογή 2000, σ. I-4585, σκέψη 32, και προπαρατεθείσα απόφαση De Groot, σκέψη 77).
- 16 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι διατάξεις οι οποίες εμποδίζουν ή αποθαρρύνουν υπήκοο κράτους μέλους να εγκαταλείψει το κράτος καταγωγής του, προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμά του ελεύθερης κυκλοφορίας, συνιστούν εμπόδια για την ελευθερία αυτή, ακόμη και αν εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της ιθαγενείας των οικείων εργαζομένων (προπαρατεθείσα απόφαση de Groot, σκέψη 78).
- 17 Εν προκειμένω, προκύπτει ότι, αφενός, το άρθρο 3 του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953 απαγορεύει την κυκλοφορία στο Βέλγιο αυτοκινήτου ταξινομημένου εντός άλλου κράτους μέλους υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπό κρίση υποθέσεως.

- 18 Αφετέρου, φαίνεται πράγματι να απορρέει από τα άρθρα 3 και 4 του βασιλικού διατάγματος της 31ης Δεκεμβρίου 1953 ότι ο εργαζόμενος, ήτοι ο H. Van Lent, δεν μπορούσε να ταξινομήσει το αυτοκίνητο στο Βέλγιο, για τον λόγο ότι δεν είναι κύριος του αυτοκινήτου αυτού και ότι ο κύριος, ήτοι η εταιρεία χρηματοδοτικής μισθώσεως, δεν θα μπορούσε να προβεί στην ταξινόμηση για τον λόγο ότι δεν είναι εγκατεστημένη στο Βέλγιο και δεν διαθέτει βελγικό αριθμό ΦΠΑ ο οποίος είναι αναγκαίος για την ταξινόμηση του αυτοκινήτου.
- 19 Όπως αναφέρει ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 23 των προτάσεών του, εντεύθεν προκύπτει, πράγματι, αδυναμία ενός εργαζόμενου τελούντος στην κατάσταση του H. Van Lent, ο οποίος κατοικεί στο Βέλγιο και ο οποίος χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο στο πλαίσιο της εργασίας του και για να επιστρέψει στην οικία του στο Βέλγιο το σαββατοκύριακο, να επωφεληθεί της χρήσεως αυτοκινήτου ανήκοντος σε πρόσωπο εγκατεστημένο εντός άλλου κράτους μέλους.
- 20 Ωσαύτως, η ρύθμιση αυτή μπορεί να οδηγήσει έναν εργοδότη εγκατεστημένο εντός κράτους μέλους να αρνηθεί την πρόσληψη εργαζομένου κατοικούντος εντός άλλου κράτους μέλους, λόγω του υψηλότερου κόστους και των διοικητικών δυσχερειών που συνδέονται με την πρόσληψη αυτή.
- 21 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ένα τέτοιο μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζει τον εργαζόμενο από την απόλαυση ορισμένων πλεονεκτημάτων και, ιδίως, της χρήσεως αυτοκινήτου μπορεί να τον αποτρέψει να φύγει από τη χώρα καταγωγής του για να ασκήσει το δικαίωμά του επί της ελεύθερης κυκλοφορίας.

- 22 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να εξεταστεί αν είναι δικαιολογημένος ο περιορισμός που απορρέει από την εθνική ρύθμιση.
- 23 Τα κράτη μέλη, που παρενέβησαν στην υπό κρίση υπόθεση, ισχυρίζονται ότι η υποχρέωση ταξινομήσεως των αυτοκινήτων που απορρέει από την εθνική ρύθμιση είναι αναγκαία προς διασφάλιση της οδικής ασφάλειας, καθώς και προς καταπολέμηση της διαβρώσεως της φορολογικής βάσεως.
- 24 Συναφώς, αρκεί να διαπιστωθεί ότι, εφόσον το αυτοκίνητο δεν μπορεί να ταξινομηθεί στο Βέλγιο, οι σκοποί της υποχρεώσεως ταξινομήσεως δεν μπορούν να επιτευχθούν. Επομένως, δεν μπορεί να δικαιολογηθεί ο περιορισμός της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων.
- 25 Η διαπίστωση αυτή δεν συνεπάγεται ωστόσο ότι, σε μια περίπτωση όπως η υπό κρίση, η δημιουργηθείσα από το βασιλικό διάταγμα της 20ής Ιουλίου 2001 δυνατότητα ταξινομήσεως έχει ως αποτέλεσμα να δικαιολογήσει από την άποψη του άρθρου 39 ΕΚ, για έναν μισθωτό εργαζόμενο, ή του άρθρου 43 ΕΚ, για έναν εργοδότη ή για μια εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως, τα εμπόδια που θα εξακολουθούσαν να υφίστανται λόγω της βελγικής νομοθεσίας.
- 26 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 39 ΕΚ είναι αντίθετο προς εθνική ρύθμιση ενός κράτους μέλους, όπως η υπό κρίση, η οποία απαγορεύει σε εργαζόμενο, που κατοικεί εντός του κράτους αυτού, να χρησιμοποιεί στο έδαφός του εν λόγω κράτους αυτοκίνητο το οποίο είναι ταξινομημένο εντός άλλου κράτους μέλους, ομόρου του πρώτου, και το οποίο ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως, εγκατεστημένης εντός του άλλου κράτους

αυτού, και έχει τεθεί στη διάθεση του εργαζομένου εκ μέρους του εργοδότη του, ο οποίος επίσης είναι εγκατεστημένος εντός του άλλου κράτους αυτού.

Επί των δικαστικών εξόδων

27 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Βελγική, η Δανική, η Φιλανδική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή, που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 11ης Ιουνίου 2001 το Politierechtbank te Mechelen, αποφαινεται:

Το άρθρο 39 ΕΚ είναι αντίθετο προς εθνική ρύθμιση ενός κράτους μέλους, όπως η υπό κρίση, η οποία απαγορεύει σε εργαζόμενο, που κατοικεί εντός του κράτους

αυτού, να χρησιμοποιεί στο έδαφός του εν λόγω κράτους αυτοκίνητο το οποίο είναι ταξινομημένο εντός άλλου κράτους μέλους, ομόρου του πρώτου, και το οποίο ανήκει σε εταιρία χρηματοδοτικής μισθώσεως, εγκατεστημένης εντός του άλλου κράτους αυτού, και έχει τεθεί στη διάθεση του εργαζομένου εκ μέρους του εργοδότη του, ο οποίος επίσης είναι εγκατεστημένος εντός του άλλου κράτους αυτού.

Wathelet

Edward

Jann

von Bahr

Rosas

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 2 Οκτωβρίου 2003.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

R. Grass

M. Wathelet