DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)
2. oktober 2003 *

I sag C-12/02,

angående en anmodning, som Bayerisches Oberstes Landesgericht (Tyskland) i medfør af artikel 234 EF har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende straffesag mod

Marco Grilli

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 29 EF,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Wathelet (refererende dommer), og dommerne P. Jann og A. Rosas,

generaladvokat: P. Léger
justitssekretær: R. Grass,

* Processprog: tysk.

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved U. Wölker, som befuldmægtiget, bistået af Rechtsanwalt B. Wägenbaur,

på grundlag af den refererende dommers rapport,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 15. maj 2003,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 19. september 2001, indgået til Domstolen den 16. januar 2002, har Bayerisches Oberstes Landesgericht i medfør af artikel 234 EF forelagt et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 29 EF.

2 Spørgsmålet er blevet rejst under en straffesag anlagt af Staatsanwaltschaft (den tyske anklagemyndighed) mod Marco Grilli, der er italiensk statsborger, for på de tyske veje at have ført et køretøj, der var købt i Tyskland og dér forsynet med midlertidige nummerplader udstedt af en anden medlemsstats myndigheder.

De nationale retsforskrifter

3 § 22, stk. 1, nr. 1, og § 22, stk. 2, i Straßenverkehrgesetz (den tyske færdselslov, herefter »StVG«) bestemmer:

»(1)Den person, der med ulovligt formål

1. på et motorkøretøj eller et påhængskøretøj til hvilken der ikke er udleveret nummerplader, eller som ikke er registret, anbringer en nummerplade, der kan forveksles med en officiel nummerplade

2. [...]

3. [...]

straffes med fængsel indtil et år eller bøde, hvis strengere straf ikke efter anden bestemmelse er forskyldt for forseelsen.

(2) På tilsvarende måde straffes personer, der på offentlig vej fører et motorkøretøj eller påhængskøretøj dertil med viden om, at køretøjets nummerplader er forfalskede, falske eller inddragede som beskrevet i stk. 1, nr. 1-3.«

4 § 18, stk. 1, i Straßenverkehrszulassungsordnung (den tyske lov om registrering af motorkøretøjer, udstedelse af kørekort osv., herefter »StVZO«) bestemmer:

»Registreringspligt

(1) Motorkøretøjer, der er konstrueret til en hastighed på over 6 km i timen, samt påhængskøretøjer dertil [...] må kun føres på offentlig vej, hvis de ved en brugsgodkendelse eller en EF-typegodkendelse og ved udlevering af officiel nummerplade fra myndighederne (registreringsmyndighederne) er tilladte til kørsel.«

5 StVZO's § 69a, stk. 2, nr. 3, fastsætter:

»(2) Overtrædelse af StVG's § 24: Den, der med forsæt eller uagtsomt

1. [...]

2. [...]

3. på offentlig vej fører et motorkøretøj eller et påhængskøretøj dertil uden den dertil krævede tilladelse jf. § 18, stk. 1, eller uden den dertil krævede brugsgodkendelse jf. § 18, stk. 3, overtræder § 24.«

De faktiske omstændigheder

6 Marco Grilli rejste i august 2000 til Tyskland for at købe en personbil hos en brugtvognsforhandler i Hamburg.

7 Marco Grilli forsynede køretøjet med italienske prøveplader (»targa prova«) med nummeret »PT-0835«, som han havde fået udleveret af de italienske myndigheder. Han førte derefter køretøjet ad de tyske motorveje i retning mod Italien.

8 Det tyske politi foretog en kontrol af Marco Grillis køretøj før den østrigske grænse og konfiskerede de italienske nummerplader. Samme dag fik han på begæring udleveret tyske »grænsenummerplader«, og fortsatte sin rejse til Italien.

9 Anklagemyndigheden indledte en straffesag mod Marco Grilli for misbrug af nummerplader. Den gjorde gældende, at det i henhold til StVG's § 22, stk. 1, nr. 1, og § 22, stk. 2, samt StVZO's § 18, jf. § 69a, stk. 2, nr. 3, var forbudt at

forsyne en personbil, der er købt i Tyskland, med italienske nummerplader og således føre køretøjet på offentlige veje i Tyskland.

10 Amtsgericht Ebersberg (Tyskland) idømte først Marco Grilli en bøde på 1 500 DEM for misbrug af nummerplader i henhold til StVG's § 22, stk. 1, nr. 1, og § 22, stk. 2.

11 Marco Grilli ankede dommen til Amtsgericht.

12 Amtsgericht fastslog indledningsvis, at Marco Grilli havde overtrådt bestemmelserne i StVG's § 22, for så vidt det i henhold til den tysk-italienske overenskomst om gensidig anerkendelse af prøve- og grænsenummerplader af 22. december 1993, der trådte i kraft den 1. januar 1994 (*Verkehrsblatt* 1994, s. 94 ff.; herefter »overenskomsten«), kun er tilladt at forsyne køretøjer, der er erhvervet i en af staterne, med denne stats grænsenummerplader, og derefter at køre med disse nummerplader i denne anden stat. Amtsgericht fandt imidlertid, at formuleringen af overenskomsten var tvetydig, hvorfor Marco Grilli havde kunnet formode, at han kunne forsyne en personbil købt i Tyskland med italienske grænsenummerplader.

13 Amtsgericht fandt derfor, at Marco Grilli havde været i en uundgåelig vildfarelse med hensyn til et forbud og derfor måtte frifindes.

14 Anklagemyndigheden iværksatte revisionsanke af frifindelsesdommen for Bayerisches Oberstes Landesgericht.

15 Bayerisches Oberstes Landesgericht har fundet, at Marco Grilli uretmæssigt er blevet frifundet og burde have været dømt i overensstemmelse med StVG's § 22, stk. 1, nr. 1, og § 22, stk. 2, idet gerningsindholdet i disse bestemmelser var opfyldt.

16 Bayerisches Oberstes Landesgericht er af den opfattelse, at den af Amtsgericht nævnte overenskomst kun omfatter overførsel af køretøjer med italienske grænsenummerplader fra Italien ind i Tyskland, men ikke tillader det forhold, der her skal træffes afgørelse om — overførsel af et køretøj til Italien, der er købt i Tyskland og påsat italienske nummerplader i Tyskland. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (statsministeriet for økonomi og trafik i delstaten Bayern) gav i en pressemeddelelse af 28. februar 1994 udtryk for, at også efter ikrafttrædelsen af overenskomsten den 1. januar 1994 må køretøjer, der er erhvervet i Tyskland, kun føres til Italien på tyske nummerplader, men ikke på italienske.

17 Bayerisches Oberstes Landesgericht fandt i modsætning til Amtsgericht, at Marco Grillis strafbarhed ikke kunne udelukkes på grund af en uundgåelig vildfarelse, idet de strenge krav, som retspraksis og teori har opstillet for, at der foreligger en uundgåelig vildfarelse, ikke er opfyldt i den foreliggende sag.

18 Bayerisches Oberstes Landesgericht anfører imidlertid, at en domfældelse af Marco Grilli kunne være i strid med artikel 29 EF, idet de i overenskomsten omhandlede nummerplader tjener til at fremme eksport henholdsvis import af motorkøretøjer mellem de to medlemsstater og dermed i sidste ende udvekslingen af varer i Fællesskabet. Forbuddet mod at forsyne køretøjer, der er købt i Tyskland, med italienske nummerplader og mod at overføre dem til Italien kan udgøre en foranstaltning med tilsvarende virkning, idet en tysk eksportør lettere ville kunne registrere et køretøj end en italiensk importør.

19 Bayerisches Oberstes Landesgericht anfører videre, at denne fortolkningstvivl forstærkes af den fortolkning, som Domstolen gav udtryk for i dom af 29. februar 1996 i sagen Skanavi og Chryssanthakopoulos (sag C-193/94, Sml. I, s. 929). Denne sag vedrørte en pligt til inden for en bestemt frist at ombytte kørekort, der var udstedt i en anden medlemsstat, i tilfælde af at der skiftes bopæl fra en medlemsstat til en anden. Domstolen blev mere præcist forelagt spørgsmålet om, hvorvidt traktatens artikel 52 (nu artikel 43 EF) er til hinder for, at kørsel med motorkøretøj, som foretages af en person, der kunne have ombyttet et kørekort udstedt af en anden medlemsstat med et kørekort udstedt af værtsmedlemsstaten, men som ikke har foretaget denne ombytning inden for den fastsatte frist, sidestilles med kørsel uden førerret, der straffes med frihedsstraf eller bøde.

20 Domstolen udtalte indledningsvis i præmis 36 i Skanavi og Chryssanthakopoulos-dommen, at medlemsstaterne efter fast retspraksis vedrørende manglende iagttagelse af bestemmelserne om de formaliteter, som en af fællesskabsretten beskyttet arbejdstager skal opfylde, ikke kan anvende en straf, der står i et sådant misforhold til lovovertrædelses grovhed, at den kommer til at udgøre en hindring for arbejdskraftens frie bevægelighed. Domstolen fastslog, at de samme betragtninger, som følge af den betydning, retten til at føre motorkøretøj har i henseende til den faktiske adgang til at udøve de rettigheder, som følger af den frie bevægelighed for personer, gør sig gældende for så vidt angår tilsidesættelse af ombytningspligten for kørekort.

21 I dommen fastslog Domstolen, at sidestilling af en person, som har undladt at ombytte sit kørekort, med en person, som kører uden at have førerret, idet der pålægges samme strafferetlige sanktioner herfor, selv i form af bøde, som fastsat i den i hovedsagen omtvistede nationale lovgivning, måtte anses for at stå i misforhold til overtrædelsens grovhed, når henses til konsekvenserne for den frie bevægelighed for personer (Skanavi og Chryssanthakopoulos-dommen, præmis 37).

22 Bayerisches Oberstes Landesgericht er i tvivl om, hvorvidt det forhold, at Marco Grilli pålægges en strafferetlig sanktion for sin adfærd, kan anses for at stå i

misforhold til overtrædelsens grovhed i Skanavi og Chryssanthakopoulos-dommens forstand. Under en fællesskabsretlig synsvinkel findes der muligvis ikke nogen anerkendelsesværdig grund til at fastsætte straffesanktioner.

23 Idet Bayerisches Oberstes Landesgericht fandt, at sagens udfald således afhang af fortolkningen af fællesskabsretten, har den forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er artikel 29 EF til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter det er strafbart, at en italiensk statsborger, der er indehaver af en af de kompetente italienske forvaltningsmyndigheder tildelt nummerplade, anbringer denne nummerplade på et køretøj, der er udbudt til salg i Forbundsrepublikken Tyskland, og efterfølgende ad offentlig vej eksporterer dette køretøj fra Forbundsrepublikken Tyskland til Den Italienske Republik?«

Det præjudicielle spørgsmål

24 Den nationale ret ønsker med det præjudicielle spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om artikel 29 EF er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter en anden medlemsstats statsborger kan straffes med f.eks. fængsel eller bøde, når vedkommende til den anden medlemsstat eksporterer et køretøj, der er købt i den første medlemsstat og dér er forsynet med nummerplader, der er udstedt af den anden medlemsstats myndigheder med henblik på eksport til denne medlemsstat?

25 Det følger desuden af forelæggelseskendelsens afsnit III, som anført i denne doms præmis 22, at den nationale ret nærer tvivl om, hvorvidt de i den relevante lovgivning fastsatte straffesanktioner er forholdsmæssige i forhold til artikel 29 EF.

26 Med henblik på at give den nationale ret en hensigtsmæssig besvarelse skal det derfor først undersøges, om en national lovgivning som den i hovedsagen foreliggende udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion, der er forbudt ved artikel 29 EF, og dernæst, om de straffesanktioner, der er fastsat i en sådan lovgivning, må anses for at stå i misforhold til overtrædelsens grovhed i Skanavi og Chryssanthakopoulos-dommens forstand.

Indlæg for Domstolen

27 Kommissionen har anført, at det præjudicielle spørgsmål trods sin ordlyd skal fortolkes således, at det først ønskes oplyst, om artikel 29 EF er til hinder for de tyske bestemmelser, der foreskriver, at motorkøretøjer, der bringes i trafikken i Tyskland, ved eksport skal forsynes med nummerplader, der er udstedt af de tyske myndigheder, og at det først derefter ønskes oplyst, om artikel 29 EF er til hinder for de tyske retsregler, der fastsætter straffesanktioner for tilsidesættelse af ovennævnte bestemmelser, nemlig misbrug af nummerplader.

28 Med udgangspunkt i denne fortolkning af det præjudicielle spørgsmål har Kommissionen anført, at de nationale bestemmelser, der regulerer de retlige betingelser for registrering af et motorkøretøj i Tyskland med henblik på eksport

til en anden medlemsstat, ikke er citerede eller henvist til i forelæggelseskendelsen. Kommissionen nærer derfor tvivl om, hvorvidt Domstolen er i besiddelse af de nødvendige oplysninger med hensyn til de pågældende tyske bestemmelser for at kunne træffe afgørelse.

29 Ifølge Kommissionen findes der på fællesskabsniveau kun enkelte regler om betingelser for registrering af motorkøretøjer, der ikke har betydning for hovedsagen.

30 Kommissionen har heraf udledt, at fastsættelse af de retlige betingelser for registrering af køretøjer og/eller for transport til en anden medlemsstat derfor henhører under den pågældende medlemsstats kompetence, der dog skal udøve kompetencen i overensstemmelse med fællesskabsretten.

31 Kommissionen har med hensyn til fortolkningen af artikel 29 EF i den foreliggende sag anført, at Domstolen har fastslået, at denne bestemmelse finder direkte anvendelse og hermed også tillægger borgerne rettigheder, som medlemsstaternes domstole skal beskytte (jf. f.eks. dom af 9.6.1992, sag C-47/90, Delhaize og Le Lion, Sml. I, s. 3669).

32 Efter fast retspraksis forbyder artikel 29 EF nationale foranstaltninger, hvis formål eller virkning særligt er at hindre eksporthandelen og således skabe forskelsbehandling mellem handelen på hjemmemarkedet i en medlemsstat og dens eksporthandel, således at der herved sikres den pågældende medlemsstats indenlandske produktion eller hjemmemarked en særlig fordel (jf. f.eks. dom af 23.5.2000, sag C-209/98, Sydhavnens Sten & Grus, Sml. I, s. 3743, præmis 34).

33 Efter Kommissionens opfattelse må man derfor sammenholde de tyske bestemmelser om registrering af motorkøretøjer til brug i Tyskland med bestemmelserne om registrering af motorkøretøjer i Tyskland med henblik på eksport til en anden medlemsstat, for at fastslå, om den principielle registreringspligt finder ens anvendelse for registrering af et motorkøretøj til brug i Tyskland og for registrering med henblik på eksport af et motorkøretøj fra Tyskland til en anden medlemsstat, i hvilket tilfælde kravet om registrering ikke i sig selv er en særlig hindring for eksporthandelen.

34 Kommissionen har anført, at den tyske lovgivning sondrer mellem registrering af køretøjer, der har deres regelmæssige placering i Tyskland, uanset om det er en vedvarende registrering i Tyskland eller en midlertidig registrering med henblik på prøve og/eller transport inden for de nationale grænser, og registrering i Tyskland med henblik på eksport til en anden medlemsstat. Imidlertid er betingelserne i den i Tyskland gældende nationale lovgivning for registrering af et køretøj, der er bestemt til eksport til en anden medlemsstat, ikke mere restriktive end betingelserne for registrering af et køretøj, der er bestemt til endeligt at forblive i Tyskland.

35 Kommissionen har derfor foreslået, at det præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 29 EF ikke er til hinder for en lovgivning som den, der er omtvistet i hovedsagen.

Domstolens svar

36 Indledningsvis bemærkes, at der i hovedsagen er henvist til en bilateral overenskomst, hvoraf det kunne følge, at tyske statsborgere, der eksporterer

køretøjer, de har købt i Italien, til Tyskland, og italienske statsborgere, der eksporterer køretøjer, de har købt i Tyskland, til Italien, ikke behandles ens. Da der ikke rejses noget spørgsmål herom, og ordlyden af overenskomsten ikke er meddelt, henleder Domstolen den nationale rets opmærksomhed på overenskomstens mulige følger for den frie bevægelighed for varer og personer. Den må således eventuelt efterprøve, om den i hovedsagen omhandlede overenskomst indebærer forskelsbehandling for så vidt den tillader eksport af et køretøj, der er forsynet med nummerplader udstedt af de tyske myndigheder, fra Italien til Tyskland, men ikke eksport fra Tyskland til Italien af et køretøj, der er forsynet med nummerplader udstedt af de italienske myndigheder.

37 Med hensyn for det første til det spørgsmål, om der foreligger en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion, når en medlemsstat forbyder en anden medlemsstats statsborgere at eksportere et brugt køretøj, der er købt på medlemsstatens område, såfremt køretøjet er forsynet med nummerplader, der er udstedt af den anden medlemsstats myndigheder med henblik på eksport til denne stat, bemærkes, at der som Kommissionen med rette har anført, ikke findes fællesskabsretlige bestemmelser om betingelserne for registrering af køretøjer, hverken generelt eller mere specifikt med hensyn til eksport til en anden medlemsstat.

38 Endvidere udpeger ingen fællesskabsretlige bestemmelser, hvilke nationale myndigheder, der er ansvarlige for registrering af køretøjer.

39 Da det pågældende område således ikke er reguleret i fællesskabsretten, er det medlemsstaterne, der er enekompetente til at fastsætte de retlige betingelser for registrering af køretøjer, herunder med henblik på eksport til en anden medlemsstat, samt sanktionerne for tilsidesættelse af betingelserne.

40 Som generaladvokaten har anført i punkt 19 i forslaget til afgørelse, skal denne kompetence dog udøves under overholdelse af de grundlæggende friheder, der er fastsat i EF-traktaten, navnlig i artikel 29 EF.

41 Ifølge fast retspraksis tager denne bestemmelse sigte på nationale foranstaltninger, hvis formål eller virkning særligt er at hindre eksporthandelen og således skabe forskelsbehandling mellem handelen på hjemmemarkedet i en medlemsstat og dens eksporthandel, således at der herved sikres den pågældende medlemsstats indenlandske produktion eller hjemmemarkedet en særlig fordel til skade for produktionen eller handelen i andre medlemsstater (dom af 8.11.1979, sag 15/79, Groenveld, Sml. s. 3409, præmis 7).

42 Det bemærkes, at i modsætning til artikel 28 EF, der vedrører kvantitative indførselsrestriktioner såvel som foranstaltninger med tilsvarende virkning som sådanne restriktioner, forbyder artikel 29 EF kun nationale foranstaltninger, der indebærer forskelsbehandling mellem produkter bestemt til eksport og produktion, der sælges i den pågældende medlemsstat (Groenveld-dommen, præmis 7 og 9).

43 Med henblik på hovedsagen må det fastslås, at den tyske lovgivning kræver, at et brugt køretøj, der er købt på tysk område og bliver ført på de tyske veje, skal være forsynet med nummerplader udstedt af de tyske myndigheder, selv om køretøjet er bestemt til eksport til en anden medlemsstat.

44 Ved afgørelsen af, om en sådan lovgivning udgør en kvantitativ udførselsrestriktion eller en foranstaltning med tilsvarende virkning, påhviler det den nationale ret at efterprøve, om de nærmere bestemmelser i den i hovedsagen

omhandlede lovgivning for udstedelse af de pågældende nummerplader er forenelige med fællesskabsretten i betragtning af de betingelser, der er fastsat i den i denne doms præmis 41 og 42 nævnte retspraksis.

45 Den nationale ret skal således sammenholde de nærmere bestemmelser i den tyske lovgivning for registrering af køretøjer til brug i Tyskland med bestemmelserne for registrering i Tyskland af køretøjer, der er bestemt til at blive eksporteret til en anden medlemsstat. For at kunne fastslå, om der foreligger en udførselsrestriktion, skal det først efterprøves, om køretøjer, der er bestemt til at køre i Tyskland, undergives andre registreringskrav end køretøjer, der er bestemt til eksport, og om denne forskelsbehandling kan hindre eksporthandelen. Den nationale ret skal dernæst efterprøve, om den i hovedsagen omhandlede tyske lovgivning skaber en forskelsbehandling mellem handelen på det tyske hjemmemarked og den tyske udenrigshandel, og i givet fald om dette indebærer, at den nævnte lovgivning sikrer den indenlandske handel en fordel til skade for handelen i en anden medlemsstat.

46 Som generaladvokaten har anført i punkt 28 i forslaget til afgørelse, skal den nationale ret kun efterprøve, om den nationale lovgivning kan være begrundet ifølge artikel 30 EF, herunder om sanktionerne er forholdsmæssige, hvis den finder, at den nævnte lovgivning udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion.

47 Den nationale ret skal herved navnlig efterprøve, om den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning kan være begrundet i hensynet til den offentlig orden eller den offentlige sikkerhed. Det påhviler den nationale ret i givet fald at fastslå, om den nationale lovgivning er nødvendig for at nå det tilsigtede mål og ikke er en vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandlen mellem medlemsstaterne.

48 Den første del af det præjudicielle spørgsmål må derfor besvares med, at artikel 29 EF er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter en anden medlemsstats statsborger kan straffes med fængsel eller bøde, når vedkommende til den anden medlemsstat eksporterer et køretøj, der er købt i den første medlemsstat og dér er forsynet med nummerplader, der er udstedt af den anden medlemsstats myndigheder med henblik på eksport til denne medlemsstat, såfremt lovgivningen kan hindre eksporthandelen, skaber en forskelsbehandling mellem handelen på en stats hjemmemarked og statens udenrigshandel og indebærer en fordel for den indenlandske handel til skade for handelen i en anden medlemsstat, og for så vidt lovgivningen ikke er begrundet ifølge artikel 30 EF. Det påhviler den nationale ret at efterprøve, om dette er tilfældet i hovedsagen.

49 Med hensyn til for det andet, om de straffesanktioner, der er fastsat i den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning, er forholdsmæssige, bemærkes, at hvis den i hovedsagen omhandlede lovgivning ikke findes at være i strid med artikel 29 EF, opstår spørgsmålet om forholdsmæssighed ikke. Hvis en lovgivning som den i hovedsagen omhandlede derimod findes at være i strid med artikel 29 EF, kan de deri fastsatte sanktioner ikke anvendes, hvorfor det er ufornødent at efterprøve spørgsmålet om, hvorvidt de er forholdsmæssige med overtrædelsens grovhed.

Sagens omkostninger

50 De udgifter, der er afholdt af Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

vedrørende det spørgsmål, der er forelagt af Bayerisches Oberstes Landesgericht ved kendelse af 19. december 2001, for ret:

Artikel 29 EF er til hinder for en lovgivning i en medlemsstat, hvorefter en anden medlemsstats statsborger kan straffes med fængsel eller bøde, når vedkommende til den anden medlemsstat eksporterer et køretøj, der er købt i den første medlemsstat og dér er forsynet med nummerplader, der er udstedt af den anden medlemsstats myndigheder med henblik på eksport til denne medlemsstat, såfremt lovgivningen kan hindre eksporthandelen, skaber en forskelsbehandling mellem handelen på en stats hjemmemarked og statens udenrigshandel og indebærer en fordel for den indenlandske handel til skade for handelen i en anden medlemsstat, og for så vidt lovgivningen ikke er begrundet ifølge artikel 30 EF. Det påhviler den nationale ret at efterprøve, om dette er tilfældet i hovedsagen.

Wathelet Jann Rosas

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 2. oktober 2003.

R. Grass M. Wathelet

Justitssekretær Formand for Første Afdeling