ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 15ης Σεπτεμβρίου 2005 *

Στην υπόθεση C-464/02,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2002,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους N. B. Rasmussen και D. Martin, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου της Δανίας, εκπροσωπούμενου από τον J. Molde, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

υποστηριζόμενου από τη

Δημοκρατία της Φινλανδίας, εκπροσωπούμενη από την T. Pynnä, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσα,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, N. Colneric (εισηγήτρια), K. Schiemann, E. Juhász και E. Levits, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 24ης Νοεμβρίου 2004,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Ιανουαρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο της Δανίας:

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που απασχολούνται σε όμορο κράτος μέλος και κατοικούν στη Δανία να χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο στο όμορο αυτό κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση του εργοδότη τους,

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που απασχολούνται σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και κατοικούν στη Δανία να χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς ή/και ιδιωτικούς σκοπούς αυτοκίνητο όχημα, και συγκεκριμένα αυτοκίνητο της εταιρίας, ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, στο οποίο ο εργοδότης τους έχει την εταιρική του έδρα ή την κύρια εγκατάστασή του, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η απασχόληση στην επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στο εξωτερικό αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους και ότι καταβάλλεται τέλος για το όχημα αυτό,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 39 ΕΚ και 10 ΕΚ και να καταδικάσει το κράτος αυτό στα δικαστικά έξοδα.

2 Το Βασίλειο της Δανίας ζητεί την απόρριψη της προσφυγής και την καταδίκη της Επιτροπής στα δικαστικά έξοδα.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

3 Το άρθρο 10 ΕΚ έχει ως εξής:

«Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε γενικό ή ειδικό μέτρο κατάλληλο να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την παρούσα Συνθήκη ή προκύπτουν από πράξεις των οργάνων της Κοινότητας. Διευκολύνουν την Κοινότητα στην εκτέλεση της αποστολής της.

Απέχουν από κάθε μέτρο που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της παρούσας Συνθήκης.»

4 Το άρθρο 39 ΕΚ ορίζει τα εξής:

«1. Εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της Κοινότητας.

2. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων συνεπάγεται την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών, όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας.

3. Με την επιφύλαξη των περιορισμών που δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας, η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων περιλαμβάνει το δικαίωμά τους:

α) να αποδέχονται κάθε πραγματική προσφορά εργασίας,

β) να διακινούνται ελεύθερα για το σκοπό αυτόν εντός της επικρατείας των κρατών μελών,

γ) να διαμένουν σε ένα από τα κράτη μέλη με το σκοπό να ασκούν εκεί ορισμένη εργασία σύμφωνα με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που διέπουν την απασχόληση των εργαζομένων υπηκόων αυτού του κράτους μέλους,

δ) να παραμένουν στην επικράτεια ενός κράτους μέλους και μετά την άσκηση σ' αυτό ορισμένης εργασίας, κατά τους όρους που θα αποτελέσουν αντικείμενο κανονισμών εφαρμογής που θα εκδώσει η Επιτροπή.

4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.»

5 Τα άρθρα 3 και 4 της οδηγίας 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), αφορούν την προσωρινή εισαγωγή ορισμένων μεταφορικών μέσων για ιδιωτική χρήση, καθώς και επιβατικών οχημάτων για επαγγελματική χρήση. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και στην περίπτωση των ιδιωτών που έχουν την κατοικία τους σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο γίνεται η προσωρινή εισαγωγή.

Η εθνική νομοθεσία

Η εθνική νομοθεσία την 8η Απριλίου 1997 και η σχετική διοικητική πρακτική

6 Η νομοθεσία που ίσχυε κατά τον χρόνο της πρώτης οχλήσεως εκ μέρους της Επιτροπής, στις 8 Απριλίου 1997, και της αιτιολογημένης γνώμης που εξέδωσε η Επιτροπή στις 18 Μαΐου 1998 (στο εξής: αρχικό καθεστώς) προέκυπτε από τις διατάξεις της αποφάσεως 592 του Υπουργού Μεταφορών, της 24ης Ιουνίου 1996, περί ταξινομήσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων (στο εξής: απόφαση 592). Η νομοθεσία αυτή τροποποιήθηκε στη διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας. Εξακολούθησε να παράγει αποτελέσματα και μετά την 1η Ιουλίου 1999, ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της τροποποιήσεως, και, επομένως, η τροποποίηση αυτή δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση.

7 Σύμφωνα με την απόφαση 592, οι κάτοικοι της Δανίας έχουν, κατ' αρχήν, δικαίωμα να χρησιμοποιούν εντός της Δανίας μόνον οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος αυτό και έχουν λάβει πινακίδες πριν από τη χρησιμοποίησή τους, καθόσον το άρθρο 1 της εν λόγω αποφάσεως ορίζει ότι «όλα τα αυτοκίνητα οχήματα και οι ελκυστήρες, εξαιρουμένων των οχημάτων που αναφέρονται στα άρθρα 74 και 75 του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (færdselslov), ταξινομούνται και λαμβάνουν πινακίδες κυκλοφορίας πριν από τη χρησιμοποίησή τους».

8 Η ταξινόμηση των οχημάτων στη Δανία υπόκειται σε καταβολή τέλους ταξινομήσεως.

9 Η χρησιμοποίηση εντός της Δανίας οχήματος που έχει ταξινομηθεί μεν σε άλλο κράτος μέλος, αλλά όχι στη Δανία, μπορεί να επιτραπεί κατ' εξαίρεση. Σύμφωνα με το άρθρο 106 της αποφάσεως 592, η σχετική άδεια παρέχεται από το κεντρικό μητρώο μόνον εάν το όχημα χρησιμοποιείται κυρίως εκτός Δανίας και αν υπάρχουν τελείως ιδιαίτεροι λόγοι για να επιτραπεί η μη ταξινόμησή του στη Δανία.

10 Σύμφωνα με το άρθρο 106, παράγραφος 2, της αποφάσεως 592, η άδεια αυτή χορηγείται, κατ' αρχήν, μόνο για ιδιωτική χρήση. Ωστόσο, δυνάμει των διατάξεων που εισάγουν εξαιρέσεις από το άρθρο 106, σε ορισμένες περιπτώσεις χορηγείται η άδεια χρησιμοποιήσεως για επαγγελματικούς σκοπούς οχήματος ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος.

11 Στο πλαίσιο της νομοθετικής αυτής ρυθμίσεως, η δανική διοικητική πρακτική συνίστατο στην άρνηση χορηγήσεως των αδειών που ζητούνταν ενόψει μετακινήσεων για εμπορικούς σκοπούς στη Δανία και ιδίως για επισκέψεις σε πελάτες. Δεν επιτρεπόταν σε καμιά περίπτωση η χρησιμοποίηση των οχημάτων της εταιρίας για ιδιωτικούς σκοπούς, για παράδειγμα εκτός του ωραρίου εργασίας. Εντούτοις, η άδεια παρεχόταν κατ' αρχήν για την πραγματοποίηση και για λογαριασμό του οδηγού διαδρομών μετ' επιστροφής μεταξύ των συνόρων και της (κύριας) κατοικίας του στη Δανία τα Σαββατοκύριακα, στη διάρκεια των διακοπών και τις περιόδους των εορτών.

12 Για τους παραβάτες των ως άνω περιορισμών κατά τη χρήση των οχημάτων της εταιρίας προβλεπόταν επιβολή προστίμου.

Η ισχύουσα από 1ης Ιουλίου 1999 εθνική νομοθεσία και η σχετική διοικητική πρακτική

13 Από 1ης Ιουλίου 1999 τροποποιήθηκαν ο νόμος περί τέλους ταξινομήσεως για τα μηχανοκίνητα οχήματα (lov am registreringsafgift af motorkøretøjer, στο εξής: νόμος περί τέλους ταξινομήσεως) και η απόφαση 916, της 8ης Δεκεμβρίου 1997, περί ταξινομήσεως και τεχνικού ελέγχου των μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία είχε αντικαταστήσει την απόφαση 592, και εκδόθηκε η απόφαση 502, της 21ης Ιουνίου 1999, περί τέλους ταξινομήσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων (στο εξής το σύνολο της νομοθεσίας αυτής θα αναφέρεται ως: τροποποιημένο καθεστώς).

14 Σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρέσχε η Δανική Κυβέρνηση κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, υπάρχουν δύο θεμελιώδεις διαφορές μεταξύ του αρχικού και του τροποποιημένου καθεστώτος. Αφενός, σύμφωνα με το τροποποιημένο καθεστώς, το όχημα που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος δεν χρειάζεται πλέον να ταξινομείται και στη Δανία και να φέρει δανικές πινακίδες. Αφετέρου, το τροποποιημένο καθεστώς προβλέπει πλέον την καταβολή όχι ολόκληρου του τέλους ταξινομήσεως, αλλά μόνο κατά το ποσοστό που αναλογεί στη διάρκεια της χρήσεως του οχήματος στο δανικό έδαφος.

15 Το άρθρο 1, παράγραφοι 1 και 2, του νόμου περί τέλους ταξινομήσεως ορίζει τα εξής:

«1. Εισπράττεται υπέρ του Δημοσίου τέλος επί των μηχανοκίνητων οχημάτων που ταξινομούνται υποχρεωτικώς κατ' εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας [færdselsloven], καθώς και επί των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων. Το τέλος αυτό οφείλεται κατά την πρώτη ταξινόμηση των οχημάτων αυτών, εκτός αν ο παρών νόμος προβλέπει άλλως.

2. Το τέλος επιβάλλεται και στα οχήματα που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 5, τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό και χρησιμοποιούνται από κάτοικο της Δανίας, σύμφωνα με το άρθρο 3 bis, παράγραφος 6.»

16 Τα άρθρα 4 και 5 του νόμου περί τέλους ταξινομήσεως, τα οποία μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως, περιλαμβάνουν κατ' ουσίαν τους κανόνες υπολογισμού του ύψους του τέλους ταξινομήσεως στο οποίο υπόκεινται οι διάφορες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα καινούργια αυτοκίνητα, τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, στα οποία επιβάλλεται τέλος ανάλογο της παλαιότητας, και τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως.

17 Το άρθρο 3 bis του εν λόγω νόμου, το οποίο ρυθμίζει επίσης την επιβολή του σχετικού τέλους σε περίπτωση προσωρινής ταξινομήσεως (στο εξής: τέλος προσωρινής ταξινομήσεως), ορίζει τα εξής:

«1. Οι τελωνειακές και φορολογικές αρχές δύνανται, κατόπιν αιτήσεως, να επιτρέψουν την κατά την παράγραφο 2 καταβολή του τέλους ταξινομήσεως των μηχανοκίνητων οχημάτων που ταξινομούνται προσωρινώς στην ημεδαπή στις κάτωθι περιπτώσεις:

1) όταν το όχημα ανήκει σε αλλοδαπό και χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη του κατά τη διάρκεια της προσωρινής διαμονής του στη χώρα ή

2) όταν το μηχανοκίνητο όχημα ανήκει σε επιχείρηση ή σε μόνιμη εγκατάσταση του εξωτερικού και έχει τεθεί στη διάθεση προσώπου που κατοικεί στη Δανία για επαγγελματική και προσωπική χρήση στην οικεία χώρα του εξωτερικού και στη Δανία, εφόσον η απασχόληση στην επιχείρηση ή στη μόνιμη εγκατάσταση αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του εργαζομένου.

2. Κάθε τρίμηνο προκαταβάλλεται το 3 % του συνολικού τέλους που οφείλεται ανά τρίμηνο. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται ανά τρίμηνο κατά 1,5 % του υπολοίπου που οφείλεται μετά από την τελευταία καταβολή. Επιπλέον, κατά την καταβολή της πρώτης δόσεως, καταβάλλεται ένα εφάπαξ ποσό που αντιστοιχεί στο ποσό του τέλους του πρώτου τριμήνου και στην κάλυψη των ενδεχόμενων καθυστερούμενων ποσών σχετικών με την ταξινόμηση.

3. Υπόχρεος για την καταβολή στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, περίπτωση 2, είναι αυτός που θέτει το όχημα στη διάθεση προσώπου που έχει την κατοικία του στη Δανία [...]

[...]

6. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 έως 5 εφαρμόζονται επίσης στα μηχανοκίνητα οχήματα της παραγράφου 1, περίπτωση 2, που έχουν ταξινομηθεί με αλλοδαπές πινακίδες.

7. Στην περίπτωση των μηχανοκίνητων οχημάτων των άρθρων 4 και 5, παράγραφος 1, που χρησιμοποιούνται από κάτοικο της Δανίας αποκλειστικώς για την εκτέλεση της εργασίας του σε εργοδότη κατά την παράγραφο 1, περίπτωση 2, οι τελωνειακές και φορολογικές αρχές δύνανται να επιτρέπουν τη χρήση τους στη Δανία αντί καταβολής ημερήσιου τέλους. Το ποσό του τέλους αυτού καθορίζεται σε 60 δανικές κορόνες (DKK) ημερησίως για τα οχήματα του άρθρου 4 και σε 30 DKK ημερησίως για τα οχήματα του άρθρου 5, παράγραφος 1. Τα μηχανοκίνητα οχήματα του άρθρου 5, παράγραφοι 3, 5, περίπτωση 2, και 10 [που αφορούν συγκεκριμένες κατηγορίες επαγγελματικών οχημάτων ορισμένου βάρους ή προοριζόμενων για ορισμένες χρήσεις] απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του τέλους αυτού όταν ο κάτοικος χρησιμοποιεί τα εν λόγω οχήματα για τις μετακινήσεις του στη Δανία μόνο για την εκτέλεση της εργασίας του σε εργοδότη κατά την παράγραφο 1, περίπτωση 2.

[...]

9. Ο Υπουργός Οικονομικών εξουσιοδοτείται να λάβει μέτρα σχετικά με τις αιτήσεις χορηγήσεως της άδειας και με την καταβολή των τελών και άλλων εξόδων που προβλέπονται ανωτέρω στις παραγράφους 1 έως 8.»

18 Στις περιπτώσεις των προσώπων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 bis, παράγραφος 1, του νόμου περί τέλους ταξινομήσεως, και ιδίως την προϋπόθεση ότι η σχετική απασχόληση πρέπει να αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του εργαζομένου, εξακολουθεί να εφαρμόζεται το αρχικό καθεστώς.

19 Η νέα παράγραφος 4 του άρθρου 115 της αποφάσεως 916, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1999, ορίζει τα εξής:

«[...] πρόσωπο που κατοικεί στη Δανία δύναται να οδηγεί αυτοκίνητο όχημα που έχει τεθεί στη διάθεσή του από επιχείρηση ή από μόνιμη εγκατάσταση με έδρα στο εξωτερικό είτε για επαγγελματική είτε για επαγγελματική και προσωπική χρήση, στο οικείο ξένο κράτος και στη Δανία. Η απασχόληση στην εν λόγω επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση πρέπει να αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του ενδιαφερομένου. Η χρήση του οχήματος εξαρτάται από τη χορήγηση, κατόπιν αιτήσεως, από τις εθνικές τελωνειακές και φορολογικές αρχές της άδειας καταβολής του τέλους ταξινομήσεως του οχήματος σύμφωνα με τις αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών. Ο οδηγός οφείλει να φυλάσσει την άδεια εντός του οχήματος κατά τις διαδρομές εντός της Δανίας και να την επιδεικνύει στην αστυνομία όταν του ζητηθεί.»

20 Το άρθρο 117, παράγραφος 3, της ίδιας αποφάσεως προβλέπει ότι «οι εθνικές τελωνειακές και φορολογικές αρχές δύνανται, κατόπιν αιτήσεως, να χορηγούν την άδεια καταβολής του τέλους επί των οχημάτων που υπόκεινται στην υποχρέωση ταξινομήσεως και που ταξινομούνται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για περιορισμένο χρονικό διάστημα στη Δανία, σύμφωνα με τις αποφάσεις του Υπουργού Οικονομικών, σε περίπτωση που το όχημα ανήκει σε αλλοδαπό και χρησιμοποιείται από αυτόν στη Δανία κατά την περιορισμένης διάρκειας παραμονή του σε αυτήν».

21 Το κεφάλαιο 2 της αποφάσεως 502, που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 bis, παράγραφος 9, του νόμου περί τέλους ταξινομήσεως, περιλαμβάνει τους κανόνες που σχετίζονται με την καταβολή του επίδικου αναλογικού τέλους.

22 Το άρθρο 5, παράγραφοι 3 και 6, της ίδιας αποφάσεως ορίζει τα εξής:

«3. Κάθε κάτοικος στη διάθεση του οποίου τίθεται εκ μέρους επιχειρήσεως ή μόνιμης εγκαταστάσεως με έδρα στο εξωτερικό όχημα για επαγγελματική και προσωπική χρήση δύναται, κατόπιν αιτήσεως, να λάβει άδεια από τις τελωνειακές και φορολογικές αρχές προκειμένου να καταβάλει το τέλος σύμφωνα με τους κανόνες της παραγράφου 1, αν η απασχόλησή του στην εν λόγω επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση αποτελεί την κύρια δραστηριότητά του. Η άδεια αυτή μπορεί να χορηγηθεί μόνο για ένα όχημα, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται ταυτοχρόνως στη Δανία και στη χώρα όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση και η χορήγησή της υπόκειται στους ακόλουθους κανόνες:

1) Το όχημα προσκομίζεται στις εθνικές τελωνειακές και φορολογικές αρχές προκειμένου να υπολογιστεί το καταβλητέο τέλος.

2) Η αίτηση συνοδεύεται από έγγραφο που αποδεικνύει ότι η απασχόληση στην αλλοδαπή επιχείρηση αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του κατοίκου Δανίας.

[...]

6. Όταν τα οχήματα κυκλοφορούν εντός της Δανίας, οι οδηγοί οφείλουν να φυλάσσουν τις άδειες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 μέσα σε αυτά.

Επιπλέον, στο μπροστινό τζάμι των οχημάτων αυτών επικολλάται σε ευδιάκριτο σημείο αυτοκόλλητο που χορηγούν οι τελωνειακές και φορολογικές αρχές. Στις μοτοσικλέτες το αυτοκόλλητο επικολλάται κατά τρόπο ώστε να είναι ευδιάκριτο για τους διερχομένους.»

23 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της ίδιας αποφάσεως προβλέπει τα εξής:

«Κάθε κάτοικος στη διάθεση του οποίου τίθεται, για επαγγελματική χρήση, από επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση με έδρα το εξωτερικό όχημα από τα αναφερόμενα στα άρθρα 4 ή 5, παράγραφος 1, του νόμου περί τέλους ταξινομήσεως δύναται, κατόπιν αιτήσεως, να λάβει άδεια από τις τελωνειακές και φορολογικές αρχές προκειμένου να καταβάλλει το ημερήσιο τέλος, αν η απασχόλησή του στην εν λόγω επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση αποτελεί την κύρια δραστηριότητά του. Στην αίτηση επισυνάπτεται βεβαίωση ότι η απασχόληση στην αλλοδαπή επιχείρηση αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του κατοίκου Δανίας.»

24 Όσον αφορά το ημερήσιο τέλος, το σημείο 1.4 της εγκυκλίου 102, της 28ης Ιουνίου 1999, η οποία αντικαταστάθηκε το 2001 από τον οδηγό έμμεσων φόρων καταναλώσεως και τον οδηγό κανόνων προσδιορισμού της φορολογητέας βάσεως, τους οποίους εξέδωσε η διεύθυνση τελωνείων και φόρων (Ligningsvejledning, βλ. εγκύκλιο 172, της 20ής Σεπτεμβρίου 2001), προβλέπει τα εξής:

«Απαγορεύεται η χρήση για ιδιωτικούς σκοπούς των οχημάτων που υπάγονται στις διατάξεις περί ημερησίου τέλους, και ιδίως για το δρομολόγιο μεταξύ της κατοικίας και του τόπου εργασίας, εκτός εάν έχει δηλωθεί ρητώς ότι το δρομολόγιο αυτό πραγματοποιείται προς το συμφέρον της επιχειρήσεως [...] Αντιθέτως, το σύνηθες (καθημερινό) δρομολόγιο προσώπου κατοικούντος στη Δανία μεταξύ της κατοικίας του και του τόπου εργασίας του δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πραγματοποιείται ρητώς προς το συμφέρον της επιχειρήσεως.»

25 Σύμφωνα με τη Δανική Κυβέρνηση, η δανική διοικητική πρακτική ως προς την καταβολή του τριμηνιαίου ή ημερήσιου τέλους έχει ως εξής:

— Στην περιφερειακή τελωνειακή και φορολογική αρχή υποβάλλεται γραπτή αίτηση στην οποία προσδιορίζεται αν αφορά το ημερήσιο ή το τριμηνιαίο τέλος.

— Στην αίτηση αυτή επισυνάπτεται βεβαίωση σχετική με την απασχόληση στο εξωτερικό, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς οι όροι εργασίας και πιστοποιείται ιδίως ότι πρόκειται για την «κύρια δραστηριότητα» του εργαζομένου.

— Η επεξεργασία της αιτήσεως διαρκεί συνήθως τρεις ή τέσσερις ημέρες από την υποβολή της.

— Η άδεια χορηγείται αν το όχημα χρησιμοποιείται τόσο στη χώρα εγκατάστασεως του εργοδότη όσο και στη χώρα κατοικίας του εργαζομένου. Αν το όχημα χρησιμοποιείται αποκλειστικώς στη χώρα κατοικίας του εργαζομένου, δεν πρόκειται για διασυνοριακή δραστηριότητα.

— Αν η αίτηση πληροί τις προϋποθέσεις του νόμου, και ιδίως αυτήν της κύριας δραστηριότητας, η άδεια χορηγείται αυτομάτως είτε για το ημερήσιο είτε για το τριμηνιαίο τέλος.

— Όταν χορηγηθεί η άδεια καταβολής τριμηνιαίου ή ημερήσιου τέλους, ο δικαιούχος μπορεί να προμηθευτεί από τις φορολογικές και τελωνειακές αρχές τα ανάλογα αυτοκόλλητα.

— Η σχετική με το ημερήσιο τέλος ρύθμιση προβλέπει τη χορήγηση ορισμένου αριθμού αυτοκόλλητων επί των οποίων αναγράφεται ο αριθμός ταξινομήσεως του αυτοκινήτου. Προκειμένου το όχημα να δύναται να κυκλοφορήσει στη Δανία, ο εργοδότης ή ο εργαζόμενος οφείλουν να αναγράφουν την ημερομηνία κυκλοφορίας στο αυτοκόλλητο. Κατά την καταβολή του τριμηνιαίου τέλους, χορηγείται αυτοκόλλητο για το χρονικό διάστημα ισχύος της άδειας (μέγιστης διάρκειας δύο ετών). Στα αυτοκόλλητα που αντιστοιχούν στο τριμηνιαίο τέλος αναγράφεται η διάρκεια της ισχύος. Στα αυτοκόλλητα αναγράφεται ο αριθμός ταξινομήσεως του οχήματος. Τα αυτοκόλλητα πρέπει να επικολλώνται κατά τρόπο ευδιάκριτο στο μπροστινό τζάμι του οχήματος.

— Στο πλαίσιο της χορηγήσεως των αδειών τριμηνιαίας καταβολής του τέλους, η περιφερειακή τελωνειακή και φορολογική αρχή προβαίνει σε προσωρινή εκτίμηση της αξίας του οχήματος. Το στάδιο αυτό της διαδικασίας είναι κοινό για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στη Δανία, συμπεριλαμβανομένων των καινούργιων οχημάτων για τα οποία δεν έχει δηλωθεί ή καθοριστεί τιμή. Εφαρμόζεται, επομένως, κυρίως στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα.

— Για την εκτίμηση είναι αναγκαία η προσκόμιση του οχήματος στις τοπικές τελωνειακές και φορολογικές αρχές. Εντούτοις, η φυσική παρουσία του οχήματος δεν είναι σε γενικές γραμμές απαραίτητη, καθόσον η εκτίμηση της αξίας των διαδεδομένων τύπων οχημάτων δύναται να βασιστεί στα έγγραφά τους.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

26 Η Επιτροπή, θεωρώντας ότι το αρχικό καθεστώς δεν ήταν σύμφωνο με τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 10 ΕΚ), 48 και 59 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρων 39 ΕΚ και 49 ΕΚ), κίνησε τη διαδικασία λόγω παραβάσεως.

27 Αφού απέστειλε στις 8 Απριλίου 1997 έγγραφο οχλήσεως προς το Βασίλειο της Δανίας, καλώντας το να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, η Επιτροπή εξέδωσε στις 18 Μαΐου 1998 αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία κάλεσε το κράτος μέλος αυτό να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη συμμόρφωσή του εντός προθεσμίας δύο μηνών.

28 Με συμπληρωματικό έγγραφο οχλήσεως της 14ης Σεπτεμβρίου 1999, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το τροποποιημένο καθεστώς ήταν επίσης ασυμβίβαστο με τα άρθρα 10 ΕΚ, 39 ΕΚ και 49 ΕΚ για τρεις λόγους. Πρώτον, η χρησιμοποίηση στη Δανία αυτοκινήτων της εταιρίας ταξινομημένων στο εξωτερικό εξαρτάται από τη χορήγηση ειδικής άδειας. Δεύτερον, η χορήγηση της εν λόγω άδειας εξακολουθεί να εξαρτάται από την καταβολή τέλους. Τρίτον, το τροποποιημένο καθεστώς προβλέπεται μόνο για τους κατοίκους Δανίας των οποίων η απασχόληση στην επιχείρηση ή μόνιμη εγκατάσταση αποτελεί την κύρια δραστηριότητα.

29 Σε συνέχεια της απαντήσεως της Δανικής Κυβερνήσεως, η Επιτροπή εξέδωσε στις 26 Σεπτεμβρίου 2000 συμπληρωματική αιτιολογημένη γνώμη ως προς το τροποποιημένο καθεστώς και κάλεσε το Βασίλειο της Δανίας να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη συμμόρφωσή του εντός προθεσμίας δύο μηνών.

30 Κρίνοντας μη ικανοποιητική την απάντηση της Δανικής Κυβερνήσεως στην ως άνω αιτιολογημένη γνώμη, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή.

Επί της προσφυγής

31 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι τόσο το αρχικό όσο και το τροποποιημένο καθεστώς (στο εξής από κοινού: η δανική ρύθμιση) παρακωλύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων κατά παράβαση των συνδυασμένων διατάξεων των άρθρων 39 ΕΚ και 10 ΕΚ, χωρίς να δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος.

Επί του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 39 ΕΚ

Επιχειρήματα των διαδίκων

32 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η επίδικη δανική ρύθμιση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 39 ΕΚ, επειδή οι διατάξεις που διέπουν την άσκηση επαγγελματικής δραστηριότητας έχουν επιπτώσεις και στην πρόσβαση στην αγορά εργασίας.

33 Η Δανική Κυβέρνηση, υποστηριζόμενη από τη Φινλανδική Κυβέρνηση, αντιτείνει ότι η εν λόγω δανική ρύθμιση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 39 ΕΚ, διότι ουδόλως θίγει την πρόσβαση στην αγορά εργασίας. Η Δανική Κυβέρνηση εκτιμά ότι η εν λόγω ρύθμιση αφορά αποκλειστικώς τους όρους εργασίας. Προσθέτει δε ότι η αρχή σύμφωνα με την οποία ένας εργαζόμενος που κατοικεί στη Δανία δεν δύναται να κυκλοφορεί στη χώρα αυτή ελεύθερα με αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο στο εξωτερικό δεν εμπίπτει στο άρθρο 39 ΕΚ.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

34 Όλες οι διατάξεις της Συνθήκης που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων αποσκοπούν στη διευκόλυνση της ασκήσεως, εκ μέρους των κοινοτικών υπηκόων, επαγγελματικών δραστηριοτήτων οποιασδήποτε φύσεως στο σύνολο του εδάφους 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 (αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, Bosman, Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 94, της 2ας Οκτωβρίου 2003, C-232/01, Van Lent, Συλλογή 2003, σ. I-11525, σκέψη 15, και της 29ης Απριλίου 2004, C-387/01, Weigel, Συλλογή 2004, σ. I-4981, σκέψη 52).

35 Επομένως, οι διατάξεις οι οποίες εμποδίζουν ή αποθαρρύνουν υπήκοο κράτους μέλους να εγκαταλείψει τη χώρα καταγωγής του προκειμένου να ασκήσει το δικαίωμά του ελεύθερης κυκλοφορίας συνιστούν εμπόδια στην άσκηση αυτής της ελευθερίας, έστω και αν εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της ιθαγένειας των οικείων εργαζομένων (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Bosman, σκέψη 96).

36 Οι διατάξεις αυτές πάντως, για να αποτελούν τέτοια εμπόδια, πρέπει να επηρεάζουν την πρόσβαση των εργαζομένων στην αγορά εργασίας (απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 2000, C-190/98, Graf, Συλλογή 2000, σ. I-493, σκέψη 23).

37 Ωστόσο, οι όροι ασκήσεως μιας δραστηριότητας είναι δυνατόν να επηρεάζουν επίσης την πρόσβαση στη δραστηριότητα αυτή. Ως εκ τούτου, η ρύθμιση που αφορά τις συνθήκες ασκήσεως μιας οικονομικής δραστηριότητας μπορεί να συνιστά εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία κατά την έννοια της νομολογίας αυτής.

38 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η επίδικη δανική ρύθμιση δεν εξαιρείται εκ προοιμίου από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 39 ΕΚ.

Επί της υπάρξεως περιορισμών στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων

Επιχειρήματα των διαδίκων

39 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τόσο το αρχικό όσο και το τροποποιημένο καθεστώς έρχονται σε αντίθεση με την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων που κατοχυρώνεται από το άρθρο 39 ΕΚ, καθόσον έχουν ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της ασκήσεως εκ μέρους των εργαζομένων του δικαιώματός τους να αναζητούν εργασία σε άλλο κράτος μέλος και της ελευθερίας των εργοδοτών που έχουν την έδρα τους σε άλλο κράτος μέλος να προσλαμβάνουν εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία.

40 Το αρχικό καθεστώς απαγόρευε στους κατοίκους της Δανίας να κυκλοφορούν στη χώρα αυτή με οχήματα της εταιρίας ταξινομημένα στο εξωτερικό. Το εμπόδιο που θέτει το τροποποιημένο καθεστώς συνίσταται στην επιβολή της υποχρεώσεως κατοχής άδειας και καταβολής τέλους που αντιστοιχεί στην καταβολή σε δόσεις του συνολικού ποσού του τέλους ταξινομήσεως. Η Επιτροπή εκτιμά ότι διάφορες επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη, λαμβάνοντας υπόψη τη δανική ρύθμιση, δεν πρόκειται να προσλάβουν εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία.

41 Η Δανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η δανική ρύθμιση δεν συνεπάγεται διάκριση λόγω ιθαγένειας. Υποστηρίζει ότι οι κανόνες οι σχετικοί με τα οχήματα της εταιρίας διασφαλίζουν την ίση μεταχείριση όλων των κατοίκων της Δανίας, ανεξαρτήτως του αν απασχολούνται στη χώρα αυτή ή στο εξωτερικό. Οι κανόνες περί του τέλους ταξινομήσεως αντιμετωπίζουν με τον ίδιο τρόπο τους Δανούς ή αλλοδαπούς που κατοικούν και εργάζονται στη Δανία και τους Δανούς ή αλλοδαπούς που κατοικούν στη Δανία, αλλά εργάζονται στο εξωτερικό.

42 Η Δανική Κυβέρνηση δεν αποκλείει ότι, σε περίπτωση που η χρήση οχήματος της εταιρίας περιλαμβάνεται στους όρους εργασίας, οι δανικοί κανόνες περί του τέλους ταξινομήσεως, εξεταζόμενοι αυτοτελώς, ενδέχεται να δημιουργούν την εντύπωση ότι ενθαρρύνουν τους εργοδότες να προσλαμβάνουν εργαζομένους από τη χώρα τους αντί εργαζομένων που κατοικούν στη Δανία. Η ίδια, εντούτοις, απορρίπτει την αποσπασματική αυτή θεώρηση του ζητήματος, καθόσον οι πρόσθετες επιβαρύνσεις δεν αποτελούν κατ' ανάγκη και σε κάθε περίπτωση εμπόδιο για την πρόσληψη ενός εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία. Σε περίπτωση που το όχημα της εταιρίας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ιδιωτικούς σκοπούς, αποτελεί στοιχείο των αποδοχών του εργαζομένου. Ο εργοδότης μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις πρόσθετες επιβαρύνσεις που συνδέονται με τη χρήση αυτή κατά τον καθορισμό των λοιπών όρων προσλήψεως και ιδίως των αποδοχών. Ο εργοδότης λαμβάνει υπόψη του τη συνολική επιβάρυνση που συνεπάγεται για τον ίδιο ο μελλοντικός εργαζόμενος. Η επιβάρυνση αυτή περιλαμβάνει, για παράδειγμα, πέραν του μισθού καθεαυτόν, τις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές.

43 Σύμφωνα με τη Φινλανδική Κυβέρνηση, το δανικό φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζεται στα οχήματα της εταιρίας που έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό και τίθενται στη διάθεση μόνιμων κατοίκων Δανίας δεν αποτελεί εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων κατά την έννοια του άρθρου 39 ΕΚ. Το όχημα που οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν ελεύθερα εξομοιούται με το προσωπικό τους αυτοκίνητο. Επιπλέον, δεν αποτελεί αντικείμενο προσωρινής, αλλά μόνιμης χρήσεως.

44 Η Επιτροπή αντιτείνει στον ισχυρισμό περί απουσίας δυσμενούς διακρίσεως ότι συντρέχει πρόδηλη διάκριση εις βάρος των εργαζομένων που κατοικούν στη Δανία έναντι αυτών που κατοικούν στο εξωτερικό, όσον αφορά την ίδια ακριβώς χρήση εντός της Δανίας οχήματος της εταιρίας ταξινομημένου στο εξωτερικό. Η δανική ρύθμιση είναι ασύμβατη με το κοινοτικό δίκαιο, καθόσον αποθαρρύνει τον εργοδότη από την πρόσληψη εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία, για να ασκήσει στη χώρα αυτή επαγγελματικές δραστηριότητες με αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο στο εξωτερικό, ενώ οι εργαζόμενοι της ίδιας επιχειρήσεως που κατοικούν στο εξωτερικό μπορούν να ασκούν απρόσκοπτα τις δραστηριότητές τους. Το ζήτημα δεν είναι αν περιάγονται οι κάτοικοι Δανίας σε ευνοϊκότερη φορολογικά θέση έναντι των συναδέλφων τους που κατοικούν στο εξωτερικό. Η σύγκριση του κατοίκου Δανίας που απασχολείται σε δανική επιχείρηση με τον κάτοικο Δανίας που απασχολείται σε αλλοδαπή επιχείρηση είναι αλυσιτελής.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

45 Από πάγια νομολογία προκύπτει ότι το άρθρο 39 ΕΚ δεν απαγορεύει μόνον κάθε διάκριση, άμεση ή έμμεση, στηριζόμενη στην ιθαγένεια, αλλά και τις εθνικές νομοθεσίες οι οποίες, καίτοι εφαρμόζονται ανεξαρτήτως της ιθαγενείας των οικείων εργαζομένων, συνεπάγονται περιορισμούς για την ελεύθερη κυκλοφορία τους (προπαρατεθείσες αποφάσεις Graf, σκέψη 18, και Weigel, σκέψεις 50 και 51).

46 Είναι προφανές ότι το αρχικό καθεστώς, κατά το μέρος που εξακολουθεί να εφαρμόζεται, είναι δυνατόν, λόγω της υποχρεώσεως ταξινομήσεως στη Δανία των αυτοκινήτων της εταιρίας που τίθενται στη διάθεση του εργαζομένου από τον εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος εργοδότη, να αποθαρρύνει τον εργοδότη αυτόν από την πρόσληψη εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία για εργασία που δεν θα αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του τελευταίου και, κατά συνέπεια, είναι δυνατόν να παρεμποδίσει την πρόσβαση των κατοίκων Δανίας σε τέτοιες θέσεις εργασίας.

47 Το τροποποιημένο καθεστώς παρακωλύει επίσης την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων που κατοικούν στη Δανία και επιθυμούν να ασκήσουν την κύρια δραστηριότητά τους σε επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, καθόσον επιβάλλει πρόσθετες επιβαρύνσεις, υπό τη μορφή προσωρινού τέλους ταξινομήσεως.

48 Στον βαθμό που η εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος επιχείρηση υφίσταται τις επιβαρύνσεις αυτές χωρίς κανένα όφελος, αποθαρρύνεται από την πρόσληψη εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία ο οποίος συνεπάγεται μεγαλύτερες επιβαρύνσεις από αυτές που θα υφίστατο η ίδια επιχείρηση με την πρόσληψη εργαζομένου που δεν κατοικεί σε αυτό το κράτος μέλος.

49 Βεβαίως, όπως επισημαίνει η Δανική Κυβέρνηση, ο εργοδότης έχει τη δυνατότητα να προσαρμόσει τον μισθό του εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία έτσι ώστε να αντισταθμίζονται οι εν λόγω πρόσθετες επιβαρύνσεις. Με άλλα λόγια, θα μπορούσε να επιχειρήσει να καταβάλλει στον εργαζόμενο αυτόν μισθό χαμηλότερο από αυτόν που καταβάλλει σε εργαζόμενο που ασκεί την ίδια δραστηριότητα, αλλά κατοικεί σε άλλο κράτος μέλος.

50 Εντούτοις, ο εργαζόμενος που κατοικεί στη Δανία θα αποθαρρυνόταν ακόμη περισσότερο από την αναζήτηση εργασίας σε άλλο κράτος μέλος, αν επρόκειτο να λαμβάνει μισθό χαμηλότερο αυτού που λαμβάνει ο αντίστοιχος εργαζόμενος που κατοικεί στο άλλο κράτος. Όπως έκρινε το Δικαστήριο με τη σκέψη 18 της

αποφάσεως της 6ης Ιουλίου 1988, 127/86, Ledoux (Συλλογή 1988, σ. 3741), αν ένας εργαζόμενος βρισκόταν σε μειονεκτική θέση, ως προς τις συνθήκες εργασίας, σε σχέση με τους συναδέλφους του οι οποίοι κατοικούν στη χώρα του εργοδότη τους, το γεγονός αυτό θα επηρέαζε άμεσα την άσκηση του δικαιώματός του για ελεύθερη κυκλοφορία στο εσωτερικό της Κοινότητας.

51 Το επιχείρημα της Φινλανδικής Κυβερνήσεως σύμφωνα με το οποίο, στην περίπτωση των μικτής χρήσεως οχημάτων της εταιρίας που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και τίθενται στη διάθεση των μόνιμων κατοίκων Δανίας, δεν παρεμποδίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, διότι ένα τέτοιο όχημα εξομοιούται με προσωπικό όχημα του εργαζομένου, στηρίζεται σε εσφαλμένη βάση. Πράγματι, ο εργαζόμενος που κατοικεί στη Δανία και δύναται να χρησιμοποιεί όχημα της εταιρίας όχι μόνο για επαγγελματικούς, αλλά και για προσωπικούς σκοπούς, δεν μπορεί να το χρησιμοποιεί με την ίδια ελευθερία με την οποία θα χρησιμοποιούσε το ιδιωτικό του αυτοκίνητο, η χρήση του οποίου δεν περιορίζεται από προϋποθέσεις απορρέουσες από τις επαγγελματικές του υποχρεώσεις.

52 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η δανική ρύθμιση, τόσο στην αρχική όσο και στην τροποποιημένη της μορφή, συνιστά περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων.

53 Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να γίνουν δεκτά μόνον αν αποτελούσαν κατ' εξαίρεση μέτρα που προβλέπονται ρητώς από το άρθρο 39, παράγραφος 3, ΕΚ ή απέβλεπαν στην επίτευξη θεμιτού σκοπού σύμφωνου με τη Συνθήκη και δικαιολογούνταν από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος. Επιπλέον, σε μια τέτοια περίπτωση, θα έπρεπε η εφαρμογή τους να είναι ικανή να διασφαλίσει την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού και να μην υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη αυτού του σκοπού μέτρο (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις Bosman, προπαρατεθείσα, σκέψη 104, και της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C-224/01, Köbler, Συλλογή 2003, σ. I-10239, σκέψη 77).

Επί της δικαιολογήσεως του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων

Επιχειρήματα των διαδίκων

54 Η Δανική Κυβέρνηση, υποστηριζόμενη από τη Φινλανδική Κυβέρνηση, υποστηρίζει ότι η δανική ρύθμιση είναι σύννομη και συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο και ότι η υποχρέωση ταξινομήσεως είναι το φυσικό επακόλουθο της ασκήσεως της φορολογικής αρμοδιότητας. Επομένως, είναι θεμιτή η λήψη μέτρων προκειμένου να διασφαλιστεί η είσπραξη του τέλους ταξινομήσεως, υπό τον όρον ότι τα μέτρα αυτά δεν βαίνουν πέραν αυτού που είναι κατάλληλο και αναγκαίο για την επίτευξη του εν λόγω σκοπού.

55 Η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το ενδεχόμενο περιοριστικό αποτέλεσμα τόσο του αρχικού όσο και του τροποποιημένου καθεστώτος βασίζεται στην ανάγκη να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει καταστρατήγηση της υποχρεώσεως των κατοίκων Δανίας να καταβάλλουν το τέλος ταξινομήσεως. Αν δεν υπήρχαν οι κανόνες αυτοί, οι κάτοικοι Δανίας θα ήσαν σε θέση να αποφύγουν ενδεχομένως να καταβάλλουν το τέλος συστήνοντας εταιρίες ή υποκαταστήματα σε άλλο κράτος μέλος μέσω των οποίων θα αγόραζαν και θα χρησιμοποιούσαν στη Δανία οχήματα ταξινομημένα σε αυτό το άλλο κράτος μέλος.

56 Όσον αφορά το τροποποιημένο καθεστώς, η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο όρος της προηγούμενης άδειας καταβολής του τέλους υπό τη μορφή ημερήσιου ή τριμηνιαίου τέλους δικαιολογείται από την ανάγκη να διαπιστωθεί εκ των προτέρων η συνδρομή των προϋποθέσεων εφαρμογής της δανικής νομοθετικής ρυθμίσεως, καθώς και από την ανάγκη της δυνατότητας αποδείξεως της συνδρομής αυτής εκ των υστέρων. Προσθέτει ότι η διαδικασία λήψεως της άδειας είναι σχετικώς απλή, καθώς η άδεια χορηγείται αυτομάτως σε όλους τους αιτούντες που πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις.

57 Όσον αφορά την υποχρέωση καταβολής τριμηνιαίου ή ημερησίου τέλους που εισάγεται με το τροποποιημένο καθεστώς, η Δανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι, με την απόφαση της 21ης Μαρτίου 2002, C-451/99, Cura Anlagen (Συλλογή 2002, σ. I-3193), το Δικαστήριο δέχθηκε ότι ο φόρος καταναλώσεως που είναι ανάλογος της διάρκειας ταξινομήσεως του οχήματος στο κράτος στο οποίο χρησιμοποιείται το όχημα αυτό είναι σύμφωνος με την αρχή της αναλογικότητας. Προσθέτει ότι η κρίση του Δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία το επίδικο στην υπόθεση εκείνη τέλος ήταν παράνομο βασίστηκε στην ειδικότερη αιτιολογία ότι το ύψους του τέλους ήταν δυσανάλογο της διάρκειας της ταξινομήσεως. Η Δανική Κυβέρνηση συνάγει από τα ανωτέρω το συμπέρασμα ότι η ρύθμισή της περί του τέλους ταξινομήσεως που εφαρμόζεται στα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος οχήματα δεν είναι ασύμβατη με τις διατάξεις της Συνθήκης περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων.

58 Η Δανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο όρος της «κύριας δραστηριότητας», που πρέπει να πληρούται για την εφαρμογή του τροποποιημένου καθεστώτος, είναι σύμφωνος με την αρχή της αναλογικότητας. «Κύρια δραστηριότητα» υπάρχει όταν ο κάτοικος Δανίας εργάζεται σε αλλοδαπή επιχείρηση με καθεστώς πλήρους απασχολήσεως ή όταν η εργασία αυτή του αποφέρει το ήμισυ τουλάχιστον των εσόδων του.

59 Ο όρος αυτός αποσκοπεί στο να διασφαλιστεί ότι ο εργαζόμενος που χρησιμοποιεί αυτοκίνητο της εταιρίας παρέχει πράγματι τις υπηρεσίες του στον εργοδότη που του παρέχει το αυτοκίνητο, ενώ δεν αρκεί απλώς μια τυπική σχέση εργασίας. Ο όρος αυτός είναι αντικειμενικός και η συνδρομή του διαπιστώνεται εύκολα. Η Δανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι, αν το τροποποιημένο καθεστώς εφαρμοζόταν σε όλους τους κατοίκους Δανίας που εργάζονται με καθεστώς είτε μερικής είτε πλήρους απασχολήσεως σε άλλο κράτος μέλος, θα ήταν πολύ δυσχερέστερη η αποφυγή των καταχρήσεων. Ισχυρίζεται ότι, στην περίπτωση αυτή, οι υπηρεσίες της αστυνομίας θα ήταν υποχρεωμένες να ελέγχουν όλα τα ταξινομημένα στο εξωτερικό οχήματα που κυκλοφορούν στη Δανία και τα οποία οδηγούν κάτοικοι Δανίας, προκειμένου να εξακριβώνουν εάν οι οδηγοί αυτοί ασκούν πράγματι την επαγγελματική τους δραστηριότητα, με καθεστώς είτε πλήρους είτε μερικής απασχολήσεως, σε άλλο κράτος μέλος, θα ήταν δηλαδή υποχρεωμένες να χρησιμοποιούν μια μέθοδο εντελώς ακατάλληλη.

60 Η Επιτροπή αμφισβητεί οποιαδήποτε δικαιολόγηση. Διαφωνεί με τον χαρακτηρισμό του δανικού τέλους ταξινομήσεως ως νόμιμου φόρου. Υποστηρίζει ότι η δανική ρύθμιση δεν μπορεί να εγγυηθεί την επίτευξη του σκοπού της διεξαγωγής αποτελεσματικών ελέγχων της νόμιμης χρήσεως του οχήματος.

61 Κατά την άποψη της Επιτροπής, η απαγόρευση της χρήσεως ενός οχήματος της εταιρίας ταξινομημένου στο εξωτερικό χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το αν πρόκειται για προσωρινή εισαγωγή, αν το όχημα πρέπει να χρησιμοποιείται ταυτοχρόνως και στη Δανία και στο κράτος στο οποίο είναι νομίμως ταξινομημένο, καθώς και αν το όχημα εισέρχεται συχνά στο κράτος ταξινομήσεως, δεν είναι ούτε κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού ούτε σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας από την άποψη της οδικής ασφάλειας. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η γενική υποχρέωση λήψεως άδειας για την καταβολή του τέλους σε ημερήσιες ή τριμηνιαίες δόσεις, την οποία εισήγαγε το τροποποιημένο καθεστώς, αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας. Ισχυρίζεται επίσης ότι αυτού του είδους τα μέτρα δεν μπορούν να δικαιολογηθούν από την ανάγκη αντιμετωπίσεως της φοροδιαφυγής.

62 Όσον αφορά την προηγούμενη διοικητική διαδικασία, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι πρόκειται για απλή διαδικασία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

— Επί του αρχικού καθεστώτος

63 Όσον αφορά το αρχικό καθεστώς, στο οποίο αναφέρεται η πρώτη βάση του αιτήματός της, η Επιτροπή διατυπώνει την αιτίαση ότι η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του Βασιλείου της Δανίας δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία και απασχολούνται σε όμορο κράτος σε εργασία που δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους να χρησιμοποιούν, για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς, όχημα της εταιρίας ταξινομημένο σε αυτό το όμορο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση του εργοδότη τους.

64 Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, στο πλαίσιο του άρθρου 39 ΕΚ, πρέπει να θεωρείται ως «εργαζόμενος» το πρόσωπο που παρέχει, κατά τη διάρκεια ορισμένου χρόνου, προς άλλο πρόσωπο και υπό τη διεύθυνση αυτού του τελευταίου, υπηρεσίες έναντι των οποίων λαμβάνει αμοιβή. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων ισχύει υπέρ κάθε προσώπου που ασκεί πραγματικές και όχι εικονικές δραστηριότητες, ενώ αποκλείονται οι δραστηριότητες που είναι τόσο περιορισμένες, ώστε να μπορεί να θεωρηθεί ότι έχουν τελείως δευτερεύοντα και επουσιώδη χαρακτήρα (βλ. υπ' αυτή την έννοια αποφάσεις της 3ης Ιουλίου 1986, 66/85, Lawrie-Blum, Συλλογή 1985, σ. 2121, σκέψεις 16 και 17, και της 23ης Μαρτίου 2004, C-138/02, Collins, Συλλογή 2004, σ. I-2703, σκέψη 26).

65 Προκειμένου να δικαιολογήσει την εφαρμογή του αρχικού καθεστώτος στους εργαζομένους των οποίων η απασχόληση στην εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος επιχείρηση δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους, η Δανική Κυβέρνηση επικαλείται την πρόληψη των καταχρήσεων.

66 Από τη νομολογία, και ιδίως από την απόφαση της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros (Συλλογή 1999, σ. I-1459, σκέψη 24), προκύπτει ότι κάθε κράτος μέλος δικαιούται να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να εμποδίζει την προσπάθεια ορισμένων από τους υπηκόους του να αποφεύγουν, καταχρώμενοι τις ευχέρειες που παρέχονται δυνάμει της Συνθήκης, την υπαγωγή τους στην εθνική νομοθεσία και ότι οι πολίτες δεν μπορούν να επικαλούνται τους κοινοτικούς κανόνες καταχρηστικά ή καταστρατηγώντας τους.

67 Ωστόσο, το γεγονός ότι ένας εργαζόμενος που κατοικεί στη Δανία και χρησιμοποιεί αυτοκίνητο της εταιρίας εργοδότη εγκατεστημένου σε άλλο κράτος μέλος απασχολείται στο άλλο αυτό κράτος μέλος σε εργασία που δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητά του δεν μπορεί να αποτελέσει γενικό τεκμήριο καταχρήσεως.

68 Η εκ των προτέρων στέρηση των εργαζομένων αυτών από τη δυνατότητα που τους παρέχει το τροποποιημένο καθεστώς να χρησιμοποιούν εντός της Δανίας, χωρίς ταξινόμηση με δανικές πινακίδες ταξινομήσεως, αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την αποφυγή των καταχρήσεων.

69 Ως εκ τούτου, η προσφυγή της Επιτροπής είναι βάσιμη κατά το μέρος που αφορά το αρχικό καθεστώς.

— Επί του τροποποιημένου καθεστώτος

70 Όσον αφορά το τροποποιημένο καθεστώς, στο οποίο αναφέρεται η δεύτερη βάση του αιτήματός της, η Επιτροπή διατυπώνει την αιτίαση ότι η άδεια που χορηγείται σε εργαζόμενο που κατοικεί στη Δανία να χρησιμοποιεί το ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος όχημα τελεί υπό την προϋπόθεση, αφενός, ότι η απασχόλησή του στην επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στο άλλο αυτό κράτος μέλος συνιστά την κύρια δραστηριότητά του —ζήτημα το οποίο εξετάστηκε ανωτέρω— και, αφετέρου, ότι έχει καταβληθεί το σχετικό τέλος.

71 Το αίτημα της Επιτροπής δεν αναφέρεται στην προϋπόθεση προηγούμενης άδειας για την καταβολή του τέλους αυτού υπό μορφή ημερήσιου ή τριμηνιαίου τέλους. Επομένως, παρέλκει η εξέταση των αιτιάσεων που διατυπώθηκαν σχετικώς.

72 Επιπλέον, επιβάλλεται η επισήμανση ότι η παρούσα υπόθεση δεν αφορά την κανονική λειτουργία του τέλους ταξινομήσεως, αλλά την επιβολή του στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος από ιδιοκτήτη εγκατεστημένο σε αυτό.

73 Με τις αποφάσεις της 11ης Δεκεμβρίου 1990, C-47/88, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 1990, σ. I-4509), και της 17ης Ιουνίου 2003, C-383/01, De Danske Bilimportører (Συλλογή 2003, σ. I-6065, σκέψη 43), το Δικαστήριο έκρινε ότι φόροι όπως το δανικό τέλος ταξινομήσεως των καινούργιων αυτοκίνητων οχημάτων δεν είναι αντίθετοι προς τα άρθρα 28 ΕΚ και 90 ΕΚ. Εντούτοις, αυτό δεν αποκλείει το ενδεχόμενο το τέλος προσωρινής ταξινομήσεως να περιορίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων κατά παράβαση του άρθρου 39 ΕΚ.

74 Εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις που δεν αφορούν την υπό κρίση υπόθεση, η φορολόγηση των αυτοκίνητων οχημάτων δεν έχει εναρμονιστεί. Τα κράτη μέλη είναι, επομένως, ελεύθερα να ασκούν τη φορολογική τους αρμοδιότητα στον τομέα αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι την ασκούν σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο (προπαρατεθείσα απόφαση Cura Anlagen, σκέψη 40).

75 Προκειμένου να προσδιοριστούν τα όρια που θέτει το άρθρο 39 ΕΚ στην εξουσία του Βασιλείου της Δανίας να επιβάλλει τέλος ταξινομήσεως, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι η υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προπαρατεθείσα απόφαση Cura Anlagen αφορούσε την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί από σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως διάρκειας τριών ετών που είχε συναφθεί μεταξύ εταιρίας εδρεύουσας στην Αυστρία και εταιρίας εδρεύουσας σε άλλο κράτος μέλος σχετικά με αυτοκίνητο προοριζόμενο να χρησιμοποιηθεί κυρίως στην Αυστρία. Με τη σκέψη 35 της εν λόγω αποφάσεως, το Δικαστήριο τόνισε ότι η υπόθεση δεν αφορούσε τις απλές συμβάσεις εκμισθώσεως μικρής διάρκειας, όπως η μίσθωση οχήματος αντικαταστάσεως από εταιρία εδρεύουσα σε άλλο κράτος μέλος.

76 Όταν το όχημα της εταιρίας προορίζεται να χρησιμοποιηθεί κυρίως στη Δανία κατά τρόπο μόνιμο ή όταν χρησιμοποιείται πράγματι κατ' αυτόν τον τρόπο, η κατάσταση μπορεί να συγκριθεί με αυτήν που οδήγησε στην προπαρατεθείσα απόφαση Cura Anlagen.

77 Επομένως, το Βασίλειο της Δανίας μπορεί να επιβάλλει τέλος ταξινομήσεως στο όχημα που τίθεται στη διάθεση εργαζομένου που κατοικεί στη χώρα αυτή από εταιρία εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος.

78 Πράγματι, στην περίπτωση αυτή, είναι θεμιτή η μεταχείριση κατά τον ίδιο τρόπο της χρήσεως αυτοκινήτου της εταιρίας αφενός από τους εν λόγω εργαζομένους και αφετέρου από τους άλλους κατοίκους του Βασιλείου της Δανίας όσον αφορά την επιβολή αυτού του τέλους, και η μεταχείριση αυτή αρκεί ως δικαιολογητικός λόγος του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων.

79 Αντιθέτως, αν δεν πληρούνται οι απαριθμούμενες στη σκέψη 76 της παρούσας αποφάσεως προϋποθέσεις, ο σύνδεσμος με τη Δανία του οχήματος της εταιρίας που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος είναι ασθενέστερος, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαίος άλλος δικαιολογητικός λόγος για τον επίδικο περιορισμό.

80 Επιβάλλεται, συναφώς, η επισήμανση ότι το τέλος προσωρινής ταξινομήσεως δεν μπορεί να δικαιολογηθεί με το επιχείρημα ότι αποσκοπεί στην παρεμπόδιση της απώλειας φορολογικών εσόδων. Πράγματι, κατά πάγια νομολογία, η μείωση των φορολογικών εσόδων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως επιτακτικός λόγος γενικού συμφέροντος που μπορεί να προβληθεί για τη δικαιολόγηση μέτρου το οποίο καταρχήν αντιβαίνει σε θεμελιώδη ελευθερία (απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2004, C-319/02, Manninen, Συλλογή 2004, σ. I-7477, σκέψη 49).

81 Παρότι η Δανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το καθεστώς του τέλους ταξινομήσεως δικαιολογείται από την ανάγκη αποτροπής της φοροαποφυγής διά της χρήσεως αυτοκινήτου της εταιρίας ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει να αναγνωριστεί ότι ένα γενικό τεκμήριο φοροαποφυγής ή φοροδιαφυγής δεν μπορεί να βασιστεί στο γεγονός ότι ένας εργοδότης εγκατεστημένος σε κράτος μέλος διάφορο της Δανίας θέτει ένα οχήμα της εταιρίας στη διάθεση ενός εργαζομένου που κατοικεί στη Δανία είτε για αμιγώς επαγγελματική είτε για επαγγελματική και προσωπική χρήση. Ένα τέτοιο τεκμήριο δεν μπορεί, επομένως, να δικαιολογήσει φορολογικό μέτρο που θίγει την άσκηση θεμελιώδους ελευθερίας κατοχυρωμένης από τη Συνθήκη.

82 Συνεπώς, η προσφυγή της Επιτροπής όσον αφορά το τροποποιημένο καθεστώς είναι εν μέρει βάσιμη.

83 Η διαπίστωση αυτή ισχύει όχι μόνο για τη χρήση οχήματος της εταιρίας για επαγγελματικούς σκοπούς, αλλά και για τη χρήση για ιδιωτικούς σκοπούς που έχουν παρακολουθηματικό χαρακτήρα σε σχέση με την επαγγελματική χρήση (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Ledoux, σκέψη 18).

Επί του άρθρου 10 ΕΚ

84 Κατόπιν της διαπιστώσεως ανωτέρω των παραβάσεων των ειδικότερων κοινοτικών υποχρεώσεων που υπείχε το Βασίλειο της Δανίας δυνάμει του άρθρου 39 ΕΚ, παρέλκει η διαπίστωση της παραβάσεως των γενικών υποχρεώσεων που περιέχονται στις διατάξεις του άρθρου 10 ΕΚ.

85 Κατόπιν όλων των ανωτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Βασίλειο της Δανίας,

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία και απασχολούνται σε άλλο κράτος μέλος σε εργασία που δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους να χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο στο άλλο αυτό κράτος μέλος, όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση του εργοδότη τους, και

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία και απασχολούνται σε άλλο κράτος μέλος να χρησιμοποιούν είτε για αμιγώς επαγγελματικούς είτε για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς όχημα της εταιρίας ταξινομημένο στο άλλο αυτό κράτος μέλος, στο οποίο ο εργοδότης τους έχει την εταιρική του έδρα ή την κύρια εγκατάστασή του, όταν το όχημα ούτε προορίζεται να χρησιμοποιηθεί κυρίως στη Δανία κατά τρόπο μόνιμο ούτε χρησιμοποιείται στην πραγματικότητα κατ' αυτόν τον τρόπο, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η απασχόληση σε αυτό τον εργοδότη αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους και ότι καταβάλλεται τέλος για το όχημα αυτό,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ και ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

86 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Το άρθρο 69, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει, εντούτοις, ότι το Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Δεδομένου ότι η Επιτροπή και το Βασίλειο της Δανίας ηττήθηκαν εν μέρει, κάθε διάδικος θα φέρει τα δικαστικά του έξοδα. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 69, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του ίδιου κανονισμού, η Δημοκρατία της Φινλανδίας, η οποία παρενέβη στη διαφορά, φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφασίζει:

1) Το Βασίλειο της Δανίας,

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία και απασχολούνται σε άλλο κράτος μέλος σε εργασία που δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους να χρησιμοποιούν για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς αυτοκίνητο της εταιρίας ταξινομημένο στο άλλο αυτό κράτος μέλος, όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση του εργοδότη τους, και

— καθόσον η νομοθεσία και η διοικητική πρακτική του δεν επιτρέπουν στους εργαζομένους που κατοικούν στη Δανία και απασχολούνται σε

άλλο κράτος μέλος να χρησιμοποιούν είτε για αμιγώς επαγγελματικούς είτε για επαγγελματικούς και ιδιωτικούς σκοπούς όχημα της εταιρίας ταξινομημένο στο άλλο αυτό κράτος μέλος, στο οποίο ο εργοδότης τους έχει την εταιρική του έδρα ή την κύρια εγκατάστασή του, όταν το όχημα ούτε προορίζεται να χρησιμοποιηθεί κυρίως στη Δανία κατά τρόπο μόνιμο ούτε χρησιμοποιείται στην πραγματικότητα κατ' αυτόν τον τρόπο, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η απασχόληση σε αυτό τον εργοδότη αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους και ότι καταβάλλεται τέλος για το όχημα αυτό,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 39 ΕΚ.

2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

3) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

4) Η Δημοκρατία της Φινλανδίας φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

(υπογραφές)