ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έβδομο τμήμα)

της 29ης Οκτωβρίου 2015*

«Προδικαστική παραπομπή — Αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων — Άρθρο 18 ΣΛΕΕ — Ιθαγένεια της Ένωσης — Άρθρο 20 ΣΛΕΕ — Ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων — Άρθρο 63 ΣΛΕΕ — Ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων — Οδική κυκλοφορία — Οδηγοί που έχουν την κατοικία τους στο οικείο κράτος μέλος — Υποχρέωση να επιδεικνύεται επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας έγγραφο αποδεικτικό της νόμιμης χρήσεως οχήματος ταξινομηθέντος σε άλλο κράτος»

Στην υπόθεση C-583/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (Ουγγαρία) με απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Δεκεμβρίου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

Benjámin Dávid Nagy

κατά

Vas Megyei Rendőr-főkapitányság,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έβδομο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Arabadjiev, πρόεδρο του έκτου τμήματος, προεδρεύοντα του έβδομου τμήματος, K. Λυκούργο (εισηγητή) και J.-C. Bonichot, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Ουγγρική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. Tátrai και τον G. Koós,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την E. Montaguti και τον B. Béres,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 18 ΣΛΕΕ και 20, παράγραφος 2, στοιχείο α', ΣΛΕΕ.

2 Η υπό κρίση αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς μεταξύ του B. Nagy και της Vas Megyei Rendőr-főkapitányság (κεντρικής αστυνομικής υπηρεσίας της επαρχίας Vas) με αντικείμενο διοικητικό πρόστιμο που επιβλήθηκε στον πρώτο λόγω παραβάσεως της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τη χρήση εντός της ουγγρικής επικράτειας οχήματος με αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας από πρόσωπο που κατοικεί στην επικράτεια αυτή.

Το νομικό πλαίσιο

3 Στην Ουγγαρία, το άρθρο 20, παράγραφοι 1, στοιχείο l, και 4, του νόμου I του 1988 περί οδικής κυκλοφορίας (A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, στο εξής: νόμος περί οδικής κυκλοφορίας) ορίζει τα εξής:

«1. Επιβάλλεται πρόστιμο στους παραβάτες των διατάξεων του παρόντος νόμου καθώς και της ειδικής νομοθεσίας και των πράξεων του κοινοτικού δικαίου που διέπουν την εκμετάλλευση ή τη χρήση στην εθνική επικράτεια οχημάτων με αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας από φυσικά ή νομικά πρόσωπα με κατοικία ή έδρα στην Ουγγαρία.

[...]

4. Στους παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 1, [...], σημείο 1 [...], επιβάλλεται πρόστιμο ύψους από 10 000 έως 800 000 [ουγγρικά φιορίνια (HUF) (περίπου 32 ευρώ έως 2 500 ευρώ)]. Με ειδική διάταξη καθορίζεται το μέγιστο ύψος των αντίστοιχων προστίμων [...]».

4 Κατά το άρθρο 25/B του νόμου αυτού:

«1. Επιτρέπεται η οδική κυκλοφορία οχημάτων [...] που διαθέτουν διοικητική άδεια και ουγγρικές πινακίδες κυκλοφορίας εκδοθείσες από την τροχαία, εφόσον:

a) ο εκμεταλλευόμενος το όχημα είναι κύριος του οχήματος κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος νόμου ή

b) ο οδηγός έχει την κατοικία του στην εθνική επικράτεια.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο a, δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση που:

a) ο εκμεταλλευόμενος δεν είναι φυσικό πρόσωπο και ασκεί τη συνήθη δραστηριότητά του σε άλλο κράτος, στο οποίο διαθέτει καταχωρημένη (θυγατρική) εγκατάσταση [...]

[...]

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο b, δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση που:

a) ο οδηγός του οχήματος δεν έχει τη συνήθη διαμονή του στην εθνική επικράτεια,

b) ο οδηγός του οχήματος το χρησιμοποιεί στην ουγγρική επικράτεια για διάστημα το οποίο δεν υπερβαίνει συνολικώς τις 30 ημέρες εντός διαστήματος έξι μηνών, ο δε εκμεταλλευόμενος παραχώρησε τη χρήση του οχήματος μέσω έγγραφης άδειας στην οποία μνημονεύονται ο χρόνος παραδόσεως της κατοχής του οχήματος και το διάστημα για το οποίο παραχωρείται η χρήση του, ή

c) ο οδηγός απέκτησε από αλλοδαπό εκμεταλλευόμενο το όχημα το δικαίωμα χρήσεως του οχήματος στην εθνική επικράτεια προς εκτέλεση της συνήθους εργασίας του.

[...]

5. Ο εκμεταλλευόμενος ή οδηγός του οχήματος, ανά περίπτωση, οφείλει να αποδεικνύει στο πλαίσιο ελέγχου ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 2 και 4 διά της επιδείξεως δημόσιου ή επικυρωμένου ιδιωτικού εγγράφου συνταχθέντος στην ουγγρική ή συνοδευόμενου από επίσημη ή απλή μετάφραση στην ουγγρική.»

5 Το άρθρο 12/Α του κυβερνητικού διατάγματος 156/2009, περί καθορισμού του ύψους των εφαρμοστέων προστίμων σε περίπτωση παραβάσεως συγκεκριμένων διατάξεων σχετικών με την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων και την οδική κυκλοφορία και ρυθμίσεως των διοικητικών αρμοδιοτήτων σε θέματα επιβολής προστίμων (A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. Kormányrendelet), της 29ης Ιουλίου 2009, ορίζει τα εξής:

«1. Όσα ουγγρικά νομικά πρόσωπα εκμεταλλεύονται όχημα και παραβαίνουν τις διατάξεις του άρθρου 20, παράγραφος 1, σημείο l, του [νόμου περί οδικής κυκλοφορίας] τιμωρούνται με πρόστιμο ύψους:

a) 400 000 HUF (περίπου 1 250 ευρώ) σε περίπτωση επιβατικού οχήματος κυβισμού έως 2 000 cm^3,

b) 800 000 HUF (περίπου 2 500 ευρώ) σε περίπτωση επιβατικού οχήματος κυβισμού άνω των 2 000 cm^3, ή

c) 200 000 HUF (περίπου 625 ευρώ) στην περίπτωση των λοιπών οχημάτων.

2. Εάν τις διατάξεις του άρθρου 20, παράγραφος 1, σημείο l, του [νόμου περί οδικής κυκλοφορίας] παραβαίνει φυσικό πρόσωπο, το ύψος του προστίμου ορίζεται στο ήμισυ των ποσών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

6 Ο B. Nagy είναι Ούγγρος πολίτης και κάτοικος Ουγγαρίας, ο οποίος στις 16 Μαΐου 2013 δεν είχε ούτε την ιδιότητα του εργαζομένου υπό την έννοια του δικαίου της Ένωσης ούτε τη συνήθη διαμονή του στην αλλοδαπή.

7 Ο ετεροθαλής αδελφός του B. Nagy, Ούγγρος πολίτης και κάτοικος Αυστρίας, είναι εταίρος και νόμιμος εκπρόσωπος της Alpen-Reisen Horváth OG (στο εξής: Alpen-Reisen), εταιρίας εγγεγραμμένης στο μητρώο εταιριών της Αυστρίας.

8 Δυνάμει συμβάσεως η οποία συνήφθη στις 3 Δεκεμβρίου 2010, η Alpen-Reisen παραχώρησε στον B. Nagy τη χρήση επιβατικού οχήματος με αυστριακές πινακίδες κυκλοφορίας από τις 7 Δεκεμβρίου 2010 και μέχρι την ανάκληση της εν λόγω παραχωρήσεως της χρήσεως.

9 Ο B. Nagy δεν είχε διαρκώς στην κατοχή του το εν λόγω όχημα, αλλά το χρησιμοποιούσε περιστασιακά, όποτε ο ετεροθαλής αδελφός του τού ζητούσε να εκτελέσει κάποια πράξη σχετική με τις δραστηριότητες της Alpen-Reisen. Η συγκεκριμένη εταιρία κάλυπτε τα έξοδα συντηρήσεως του οχήματος.

10 Στις 16 Μαΐου 2013 ο B. Nagy διερχόταν από το Szombathely (Ουγγαρία) με το εν λόγω επιβατικό όχημα, όταν υποβλήθηκε σε έλεγχο της τροχαίας. Στο πλαίσιο του ελέγχου αυτού, ο B. Nagy εξήγησε ότι ο ετεροθαλής αδελφός του τού είχε δανείσει το ως άνω όχημα για να το χρησιμοποιήσει στην Ουγγαρία, μολονότι δεν παρουσίασε τη σχετική με την παραχώρηση της χρήσεως του οχήματος σύμβαση βάσει της οποίας του παραχωρήθηκε η χρήση του επίμαχου οχήματος. Ως εκ τούτου, η τροχαία του αφαίρεσε τις πινακίδες κυκλοφορίας καθώς και τη διοικητική άδεια κυκλοφορίας του εν λόγω οχήματος.

11 Με την από 30 Μαΐου 2013 απόφαση η Szombathelyi Rendőrkapitányság (αστυνομία του Szombathely) επέβαλε στον B. Nagy διοικητικό πρόστιμο ύψους 400 000 HUF (περίπου 1 250 ευρώ) λόγω παραβάσεως της νομοθεσίας σχετικά με τη χρήση στην ουγγρική επικράτεια οχημάτων με αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας από κατοίκους Ουγγαρίας.

12 Ο B. Nagy προσέφυγε κατά της ως άνω αποφάσεως ενώπιον της Vas Megyei Rendőr-főkapitányság. Ο B. Nagy ισχυρίστηκε ότι ο ετεροθαλής αδελφός του τού είχε δώσει την άδεια να οδηγεί το επίμαχο όχημα και ότι οι νομοθετικές διατάξεις βάσει των οποίων του επιβλήθηκε πρόστιμο ήταν αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης και, συγκεκριμένα, την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων. Επικαλέσθηκε συναφώς την υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας εκδόθηκε η διάταξη Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), η οποία εκκρεμούσε τότε ενώπιον του Δικαστηρίου και η οποία αφορούσε την ίδια εθνική νομοθεσία.

13 Με την από 15 Ιουλίου 2013 απόφαση η Vas Megyei Rendőr-főkapitányság επιβεβαίωσε την απόφαση της Szombathelyi Rendőrkapitányság. Η Vas Megyei Rendőr-főkapitányság διαπίστωσε, μεταξύ άλλων, ότι ο B. Nagy δεν επέδειξε επιτόπου στο πλαίσιο του ελέγχου της τροχαίας έγγραφο αποδεικτικό της νόμιμης χρήσεως του οχήματος στην εθνική επικράτεια.

14 Ο B. Nagy άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω αποφάσεως της Vas Megyei Rendőr-főkapitányság ενώπιον του Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου διοικητικών και εργατικών διαφορών του Szombathely). Προς στήριξη της προσφυγής του υποστήριξε ότι τα άρθρα 20, παράγραφος 1, σημείο l, και 25/B, παράγραφος 1, στοιχείο b, του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, στα οποία βασίσθηκε η από 15 Ιουλίου 2013 απόφαση της Vas Megyei Rendőr-főkapitányság, είναι αντίθετα προς το δίκαιο της Ένωσης. Επισύναψε, συναφώς, την από 3 Δεκεμβρίου 2010 σύμβαση με την οποία του παραχωρήθηκε η χρήση του επίμαχου οχήματος και δήλωσε ότι ουδέποτε είχε ασκήσει επαγγελματική δραστηριότητα.

15 Το αιτούν δικαστήριο ανέστειλε τη διαδικασία έως την έκδοση της διατάξεως Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705). Σε αυτήν το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 45 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρύθμιση κράτους μέλους, όπως η επίμαχη στη διαφορά της κύριας δίκης, η οποία προέβλεπε ότι καταρχήν στο οδικό δίκτυο του εν λόγω κράτους μέλους επιτρεπόταν αποκλειστικώς η κυκλοφορία των οχημάτων που διέθεταν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του συγκεκριμένου κράτους μέλους, και ότι όσοι κάτοικοι του εν λόγω κράτους επικαλούνταν εξαίρεσή τους από τον συγκεκριμένο κανόνα λόγω του ότι χρησιμοποιούσαν όχημα που τους είχε παραχωρήσει ο εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος εργοδότης τους, όφειλαν να είναι σε θέση να αποδεικνύουν επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι πληρούν τις προβλεπόμενες στην επίμαχη εθνική

ρύθμιση προϋποθέσεις εφαρμογής της εξαιρέσεως αυτής, διαφορετικά θα τους επιβαλλόταν πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής πρόστιμο ισοδύναμο με το πρόστιμο που προβλεπόταν σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος.

16 Δεδομένου ότι ο F. Kovács είχε την ιδιότητα του εργαζομένου, υπό την έννοια του δικαίου της Ένωσης, η απάντηση που παρέσχε το Δικαστήριο στο αιτούν δικαστήριο το οποίο του είχε υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο της συγκεκριμένης υποθέσεως είχε βασισθεί στο άρθρο 45 ΣΛΕΕ και όχι στα άρθρα 18 ΣΛΕΕ και 20 ΣΛΕΕ, μνεία των οποίων είχε επίσης γίνει στην προαναφερθείσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

17 Μετά την επανάληψη της δίκης, ο B. Nagy προέβαλε επιπρόσθετα πραγματικά περιστατικά επισημαίνοντας αρχικώς ότι, κατόπιν αιτήματος του ετεροθαλούς αδελφού του, βοηθούσε τακτικώς υπό την ιδιότητα του οικογενειακού βοηθού στην εκτέλεση καθηκόντων σχετικών με τις δραστηριότητες της Alpen-Reisen, οι οποίες προϋπέθεταν τη διέλευση των συνόρων μεταξύ της Ουγγαρίας και της Αυστρίας, χωρίς, όμως, να αμείβεται σχετικώς. Κατά το αιτούν δικαστήριο, την ημέρα που διενεργήθηκε ο έλεγχος της τροχαίας ο B. Nagy εκτελούσε κατά τα φαινόμενα τέτοιου είδους καθήκοντα.

18 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αντιτίθεται το άρθρο 18 ΣΛΕΕ σε νομοθεσία κράτους μέλους, όπως η επίμαχη, κατά την οποία στο εν λόγω κράτος μέλος επιτρέπεται καταρχήν να κυκλοφορούν μόνον τα οχήματα που διαθέτουν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του εν λόγω κράτους μέλους και ότι πρόσωπο που κατοικεί στο κράτος αυτό και δεν έχει την ιδιότητα εργαζομένου βάσει του δικαίου της Ένωσης και το οποίο επικαλείται εξαίρεση προβλεπόμενη από την εθνική νομοθεσία, λόγω του ότι χρησιμοποιεί όχημα που του παραχώρησε επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, οφείλει να είναι σε θέση να αποδεικνύει επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που τάσσει η εν λόγω νομοθεσία του κράτους μέλους, διαφορετικά του επιβάλλεται πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής το πρόστιμο που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος;

2) Αντιτίθεται το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο α′, ΣΛΕΕ σε νομοθεσία κράτους μέλους, όπως η επίμαχη, κατά την οποία στο εν λόγω κράτος μέλος επιτρέπεται καταρχήν να κυκλοφορούν μόνον τα οχήματα που διαθέτουν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του εν λόγω κράτους μέλους και ότι πρόσωπο που κατοικεί στο κράτος αυτό και δεν έχει την ιδιότητα εργαζομένου βάσει του δικαίου της Ένωσης και το οποίο επικαλείται εξαίρεση προβλεπόμενη από την εθνική νομοθεσία λόγω του ότι χρησιμοποιεί όχημα που του παραχώρησε επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, οφείλει να είναι σε θέση να αποδεικνύει επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που τάσσει η εν λόγω νομοθεσία του κράτους μέλους, διαφορετικά του επιβάλλεται πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής πρόστιμο το ύψος του οποίου αντιστοιχεί στο πρόστιμο που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

19 Με τα προδικαστικά του ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί αν τα άρθρα 18 ΣΛΕΕ και 20, παράγραφος 2, στοιχείο α′, ΣΛΕΕ αντιτίθενται σε εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει ότι στο οδικό δίκτυο του εν λόγω κράτους μέλους επιτρέπεται καταρχήν να κυκλοφορούν μόνον όσα οχήματα διαθέτουν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του εν λόγω κράτους μέλους και ότι, αν κάτοικος του κράτους αυτού επικαλείται εξαίρεση από τον συγκεκριμένο κανόνα λόγω του ότι χρησιμοποιεί όχημα

που του παραχώρησε επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, οφείλει να είναι σε θέση να αποδεικνύει επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι συντρέχουν οι προβλεπόμενες από την εν λόγω εθνική νομοθεσία προϋποθέσεις εφαρμογής της εξαιρέσεως αυτής, διαφορετικά του επιβάλλεται πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής πρόστιμο ισοδύναμο με αυτό που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος.

20 Επισημαίνεται, προκαταρκτικώς, ότι, μολονότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί τυπικώς με το ερώτημά του αποκλειστικώς την ερμηνεία των άρθρων 18 ΣΛΕΕ και 20, παράγραφος 2, στοιχείο α′, ΣΛΕΕ, το γεγονός αυτό δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να παράσχει στο εν λόγω δικαστήριο όλα τα στοιχεία ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης που μπορεί να του είναι χρήσιμα για την εκδίκαση της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, ασχέτως του αν το αιτούν δικαστήριο έχει με τα ερωτήματά του αναφερθεί στα στοιχεία αυτά (βλ., υπό αυτή την έννοια, αποφάσεις ING. AUER, C-251/06, EU:C:2007:658, σκέψη 38, και van Putten κ.λπ., C-578/10 έως C-580/10, EU:C:2012:246, σκέψη 23).

21 Ειδικότερα, προκειμένου να δοθεί απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα, πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι διατάξεις της Συνθήκης και του παράγωγου δικαίου που ενδέχεται να σχετίζονται με το πρόβλημα που έχει τεθεί (βλ., υπό αυτή την έννοια, αποφάσεις Mutsch, 137/84, EU:C:1985:335, σκέψη 10, και van Putten κ.λπ., C-578/10 έως C-580/10, EU:C:2012:246, σκέψη 24).

22 Από την ενώπιον του Δικαστηρίου δικογραφία προκύπτει ότι ο B. Nagy χρησιμοποίησε στο ουγγρικό οδικό δίκτυο, ως κάτοικος ημεδαπής, όχημα ταξινομηθέν σε άλλο κράτος μέλος, το οποίο του χρησιδάνεισε η αυστριακή εταιρία Alpen-Reisen, της οποίας εταίρος και νόμιμος εκπρόσωπος είναι ο ετεροθαλής αδελφός του B. Nagy.

23 Όπως ορθώς επισημαίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει, όσον αφορά δάνεια μεταξύ πολιτών που κατοικούν σε διαφορετικά κράτη μέλη ότι το διασυνοριακό χρησιδάνειο οχήματος συνιστά κίνηση κεφαλαίων κατά την έννοια του άρθρου 63 ΣΛΕΕ (βλ., υπό αυτή την έννοια, απόφαση van Putten κ.λπ., C-578/10 έως C-580/10, EU:C:2012:246, σκέψεις 28 και 36).

24 Εφόσον το άρθρο 63 ΣΛΕΕ έχει εφαρμογή και προβλέπει ειδικούς κανόνες για την απαγόρευση των διακρίσεων, το άρθρο 18 ΣΛΕΕ δεν τυγχάνει εφαρμογής (βλ., υπό αυτή την έννοια, απόφαση Missionswerk Werner Heukelbach, C-25/10, EU:C:2011:65, σκέψη 19).

25 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, οι απαντήσεις στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθούν καταρχάς με γνώμονα το άρθρο 63 ΣΛΕΕ και, εν συνεχεία, ενδεχομένως, το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο α′, ΣΛΕΕ.

26 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι μέτρα επιβαλλόμενα από κράτος μέλος τα οποία είναι ικανά να αποθαρρύνουν τους κατοίκους του από το να συνάπτουν δάνεια σε άλλα κράτη μέλη συνιστούν τέτοιου είδους περιορισμούς κατά την έννοια του άρθρου 63, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (βλ., υπό αυτή την έννοια, αποφάσεις Επιτροπή κατά Βελγίου, C-478/98, EU:C:2000:497, σκέψη 18, και van Putten κ.λπ., C-578/10 έως C-580/10, EU:C:2012:246, σκέψη 40).

27 Στη σκέψη 29 της διατάξεως Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), η οποία αφορούσε την ίδια ουγγρική νομοθεσία με αυτή στη διαφορά της κύριας δίκης, το Δικαστήριο έκρινε ότι η νομοθεσία αυτή είναι ισοδύναμη, ως προς τις συνέπειές της, με τη διατήρηση της υποχρεώσεως ταξινομήσεως του οχήματος στην Ουγγαρία.

28 Ειδικότερα, η νομοθεσία αυτή επιβάλλει σε οδηγό, όπως ο προσφεύγων στην κύρια δίκη, να έχει διαρκώς στην κατοχή του τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την υπαγωγή του στην εξαίρεση από την υποχρέωση ταξινομήσεως, διαφορετικά επιβάλλεται πρόστιμο το ύψος του οποίου αντιστοιχεί στο πρόστιμο που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος. Τέτοιου είδους κύρωση είναι καταφανώς δυσανάλογη σε

σχέση με την επίμαχη παράβαση, η οποία είναι προδήλως λιγότερο σοβαρή σε σχέση με εκείνη που συνίσταται στην παράλειψη ταξινομήσεως οχήματος (βλ., υπό την έννοια αυτή, διάταξηKovács, C-5/13, EU:C:2013:705, σκέψεις 25 και 28).

29 Συναφώς, επιβάλλεται η επισήμανση ότι η περίπτωση Ούγγρου κατοίκου που χρησιμοποιεί στο οδικό δίκτυο του συγκεκριμένου κράτους μέλους όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί στο κράτος αυτό και του οποίου η χρήση του έχει παραχωρηθεί χωρίς αντάλλαγμα είναι αντικειμενικώς όμοια με εκείνη Ούγγρου κατοίκου ο οποίος χρησιμοποιεί, υπό τις ίδιες συνθήκες, όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος. Η παραχώρηση της χρήσεως οχήματος χωρίς αντάλλαγμα δεν υπόκειται στις υποχρεώσεις που μνημονεύθηκαν στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως όταν πρόκειται για όχημα που έχει ταξινομηθεί στην Ουγγαρία.

30 Επομένως, με εξαίρεση την περίπτωση οχήματος που έχει ταξινομηθεί σε άλλο κράτος μέλος και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί κατ' ουσίαν στην ουγγρική επικράτεια κατά μόνιμο τρόπο ή χρησιμοποιείται πράγματι κατά τον τρόπο αυτό, εξακρίβωση η οποία απόκειται στο αιτούν δικαστήριο, εθνική νομοθεσία όπως η επίμαχη συνιστά περιορισμό της ελεύθερης κινήσεως των κεφαλαίων υπό την έννοια του άρθρου 63, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (βλ., υπό αυτή την έννοια, απόφαση van Putten κ.λπ., C-578/10 έως C-580/10, EU:C:2012:246, σκέψη 50).

31 Από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι περιορισμός κάποιας από τις θεμελιώδεις ελευθερίες που εγγυάται η Συνθήκη ΛΕΕ επιτρέπεται μόνον αν εξυπηρετεί θεμιτό σκοπό, συμβατό με την εν λόγω Συνθήκη, και δικαιολογείται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος. Σε τέτοια περίπτωση, απαιτείται επίσης η εφαρμογή του μέτρου αυτού να είναι κατάλληλη προς διασφάλιση της επιτεύξεως του οικείου σκοπού και να μην υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξή του (βλ., μεταξύ άλλων, διάταξηKovács, C-5/13, EU:C:2013:705, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

32 Το Δικαστήριο έχει κρίνει, στη σκέψη 34 της διατάξεως Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), ότι, μολονότι νομοθεσία όπως η επίμαχη είναι κατάλληλη προς διασφάλιση της επιτεύξεως του σκοπού της καταπολεμήσεως της φορολογικής απάτης στους τομείς του φόρου ταξινομήσεως και του φόρου αυτοκίνητων οχημάτων, ωστόσο, πρέπει να θεωρηθεί ότι βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

33 Ειδικότερα, όπως συνέβη και στην υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας εκδόθηκε η διάταξη Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), από κανένα από τα περιλαμβανόμενα στην ενώπιον του Δικαστηρίου δικογραφία στοιχεία δεν μπορεί να συναχθεί ότι, υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, ο σκοπός της καταπολεμήσεως της φορολογικής απάτης μπορεί να επιτευχθεί μόνο αν τα έγγραφα που πιστοποιούν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή της εξαιρέσεως από την υποχρέωση ταξινομήσεως επιδεικνύονται επιτόπου στο πλαίσιο του ελέγχου της τροχαίας, διαφορετικά επιβάλλεται πρόστιμο αντίστοιχο αυτού που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως, και ότι ο σκοπός αυτός δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν τα κρίσιμα έγγραφα προσκομίζονταν, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, εντός εύλογου διαστήματος από τη διενέργεια του εν λόγω ελέγχου (διάταξη Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, σκέψη 35).

34 Όσον αφορά τους δικαιολογητικούς λόγους που σχετίζονται με την απαίτηση περί αποτελεσματικότητας των ελέγχων της τροχαίας, τους οποίους επικαλείται η Ουγγρική Κυβέρνηση στις γραπτές παρατηρήσεις της, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι η επίμαχη εθνική νομοθεσία επιβάλλει πρόστιμο μεγάλου ύψους το οποίο αποβλέπει ειδικώς στην κύρωση της μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος. Τέτοιου είδους μέτρο βαίνει πέραν εκείνου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της αποτελεσματικότητας των οδικών ελέγχων (βλ. υπό αυτή την έννοια, διάταξη Kovács, C-5/13, EU:C:2013:705, σκέψη 38).

35 Συναφώς, η Ουγγρική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η απαίτηση να είναι ανάλογοι οι ενδεχόμενοι περιορισμοί, η οποία, κατά το Δικαστήριο, δεν πληρούνταν στην υπόθεση στο πλαίσιο της οποίας εκδόθηκε η διάταξη Kovács (C-5/13, EU:C:2013:705), πληρούται υπό περιστάσεις όπως αυτές της διαφοράς στην κύρια δίκη στην οποία πρόκειται περί «πολίτη της Ένωσης», κατά την έννοια του άρθρου 20 ΣΛΕΕ, ο οποίος δεν έχει την ιδιότητα του «εργαζομένου», κατά την έννοια του άρθρου 45 ΣΛΕΕ. Ειδικότερα, η δυνατότητα ελέγχου από τις αρμόδιες εθνικές αρχές θα περιοριζόταν και ο κίνδυνος καταστρατηγήσεως της επίμαχης εθνικής νομοθεσίας, και ειδικότερα, των προϋποθέσεων εξαιρέσεως από την υποχρέωση ταξινομήσεως του άρθρου 25/Β του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας, θα ήταν μεγαλύτερος στην περίπτωση των πολιτών της Ένωσης που δεν έχουν την ιδιότητα του εργαζομένου. Εντούτοις, η διαφορά αυτή, όσον αφορά τη δυνατότητα ελέγχου, μεταξύ των εργαζομένων και των λοιπών πολιτών της Ένωσης, ακόμη και αν ήθελε αποδειχθεί, επ' ουδενί μπορεί να δικαιολογήσει, στο όνομα του σκοπού της αποτελεσματικότητας των οδικών ελέγχων, την επιβολή προστίμου όπως το προβλεπόμενο από την επίμαχη εθνική νομοθεσία.

36 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις συνάγεται το συμπέρασμα ότι η επίμαχη νομοθεσία δεν είναι σύμφωνη με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των κεφαλαίων, κατά την έννοια του άρθρου 63 ΣΛΕΕ και, επομένως, παρέλκει η απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο α', ΣΛΕΕ.

37 Κατά συνέπεια, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 63, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει ότι στο οδικό δίκτυο του εν λόγω κράτους μέλους επιτρέπεται καταρχήν να κυκλοφορούν μόνον όσα οχήματα διαθέτουν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του ως άνω κράτους μέλους και ότι, αν κάτοικος του κράτους αυτού επικαλείται εξαίρεση από τον συγκεκριμένο κανόνα λόγω του ότι χρησιμοποιεί όχημα που του παραχώρησε οικονομικός φορέας εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, οφείλει να είναι σε θέση να αποδεικνύει επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι συντρέχουν οι προβλεπόμενες από την εν λόγω εθνική νομοθεσία προϋποθέσεις για την εξαίρεση από τον κανόνα αυτό, διαφορετικά του επιβάλλεται πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής πρόστιμο ισοδύναμο με αυτό που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος.

Επί των δικαστικών εξόδων

38 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. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (έβδομο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 63, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία η οποία προβλέπει ότι στο οδικό δίκτυο του εν λόγω κράτους μέλους επιτρέπεται καταρχήν να κυκλοφορούν μόνον όσα οχήματα διαθέτουν διοικητική άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας του ως άνω κράτους μέλους και ότι, αν κάτοικος του κράτους αυτού επικαλείται εξαίρεση από τον συγκεκριμένο κανόνα λόγω του ότι χρησιμοποιεί όχημα που του παραχώρησε οικονομικός φορέας εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, οφείλει να είναι σε θέση να αποδεικνύει επιτόπου στο πλαίσιο ελέγχου της τροχαίας ότι συντρέχουν οι προβλεπόμενες από την εν λόγω εθνική νομοθεσία προϋποθέσεις για την εξαίρεση από τον κανόνα αυτό, διαφορετικά του επιβάλλεται πάραυτα και χωρίς δυνατότητα απαλλαγής πρόστιμο ισοδύναμο με αυτό που προβλέπεται σε περίπτωση μη συμμορφώσεως προς την υποχρέωση ταξινομήσεως οχήματος.

(υπογραφές)