ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PHILIPPE LÉGER
της 15ης Μαΐου 2003 [1]

1. Η παρούσα αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 29 ΕΚ. Το Bayerisches Oberstes Landesgericht (Εφετείο Βαυαρίας, Γερμανία) ερωτά αν αντιβαίνει στην ανωτέρω διάταξη εθνική νομοθεσία η οποία απαγορεύει, επ' απειλή ποινικών κυρώσεων, την κυκλοφορία στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους με όχημα το οποίο φέρει προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας χορηγηθείσες από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους προς το οποίο πρόκειται το όχημα αυτό να εξαχθεί.

Το εθνικό νομικό πλαίσιο

2. Στη Γερμανία επιβάλλεται η ταξινόμηση των ιδιωτικής χρήσεως οχημάτων προκειμένου να επιτραπεί η κυκλοφορίας τους στο εθνικό έδαφος. Οι εθνικές διατάξεις που αφορούν την έκδοση αδείας κυκλοφορίας για τα εν λόγω οχήματα περιλαμβάνονται στον Strassenverkehrgesetz (κώδικα οδικής κυκλοφορίας στο εξής: StVG) και στον Strassenverkehrzulassungsordnung (κανονισμός σχετικά με την έκδοση αδείας κυκλοφορίας για τα οχήματα με κινητήρα, στο εξής: StVGZO).

3. Κατά το άρθρο 22, παράγραφοι 1, σημείο 1, και 2, του StVG:

«(1) Όποιος θέτει παράνομα

1. πλαστές πινακίδες σε όχημα ή στο ρυμουλκούμενο από αυτό όχημα για τα οποία δεν έχουν χορηγηθεί πινακίδες κυκλοφορίας ή άδεια κυκλοφορίας,

[...]

τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι ενός έτους ή με χρηματική ποινή εφόσον η πράξη αυτή δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη.

(2) Με την ίδια ποινή φυλακίσεως και με χρηματική ποινή τιμωρείται και όποιος εν γνώσει του χρησιμοποιεί στο οδικό δίκτυο όχημα ή ρυμουλ-

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

κούμενο από αυτό όχημα των οποίων οι πινακίδες κυκλοφορίας είναι πλαστές ή νοθευμένες με κάποιον από τους τρόπους που προβλέπει η παράγραφος 1, σημεία 1 έως 3.»

4. Το άρθρο 18, παράγραφος 1, StVGZO προβλέπει:

«Υποχρέωση λήψεως αδείας κυκλοφορίας

(1) Τα οχήματα με κινητήρα των οποίων η μέγιστη ταχύτητα που υπερβαίνει, εκ της κατασκευής τους, τα έξι χιλιόμετρα την ώρα καθώς και τα ρυμουλκούμενα από αυτά οχήματα [...] μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο οδικό δίκτυο μόνον εφόσον έχει δοθεί έγκριση τύπου οχήματος ή έγκριση τύπου στοιχείου ΕΚ καθώς και επίσημες πινακίδες κυκλοφορίας από τις διοικητικές αρχές (υπηρεσίες ταξινομήσεως) βάσει των οποίων επιτρέπεται η κυκλοφορία τους.

[...]»

5. Το άρθρο 18 πρέπει να ερμηνευθεί σε συνδυασμό με το άρθρο 69 bis, παράγραφος 2, σημείο 3, του StVGZO, το οποίο προβλέπει:

«(2) διαπράττει παράβαση κατά την έννοια του άρθρου 24 του κώδικα οδικής κυκλοφορίας όποιος εκ προθέσεως ή εξ αμελείας

[...]

3. χρησιμοποιεί στο οδικό δίκτυο όχημα με κινητήρα ή το ρυμουλκούμενο από αυτό όχημα χωρίς να έχει την άδεια κυκλοφορίας που απαιτεί το άρθρο 18, παράγραφος 1, ή χωρίς να έχει την έγκριση τύπου οχήματος που απαιτεί το άρθρο 18, παράγραφος 3.»

6. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι, σύμφωνα με τις προπαρατεθείσες διατάξεις, ένα αγορασθέν στη Γερμανία όχημα πρέπει να ταξινομείται από τις γερμανικές αρχές προκειμένου να επιτραπεί η κυκλοφορία τους σε αυτό το κράτος ή ενόψει της εξαγωγής του σε άλλο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, είναι παράνομη η τοποθέτηση ιταλικών προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας επί ενός αγορασθέντος στη Γερμανία μεταχειρισμένου οχήματος και η κυκλοφορία με το εν λόγω όχημα στο γερμανικό έδαφος με προορισμό την Ιταλία.

Τα πραγματικά περιστατικά και η κύρια δίκη

7. Ο M. Grilli είναι Ιταλός υπήκοος ο οποίος είναι έμπορος αυτοκινήτων στην Ιταλία. Τον

Αύγουστο του 2000 ο M. Grilli μετέβη στη Γερμανία προκειμένου να αγοράσει ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο επί του οποίου τοποθέτησε προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας τις οποίες του είχαν χορηγήσει οι ιταλικές διοικητικές αρχές.

8. Κατά την επιστροφή του στην Ιταλία επιβαίνων επί του εν λόγω οχήματος, η γερμανική αστυνομία προέβη σε έλεγχο του M. Grilli και του κατέσχε τις ιταλικές προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας. Του χορηγήθηκαν αυθημερόν γερμανικές «πινακίδες κυκλοφορίας ενόψει εξαγωγής» τις οποίες τοποθέτησε στο όχημα και εξακολούθησε την πορεία του προς την Ιταλία.

9. Κατόπιν του ανωτέρου ελέγχου ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του M. Grilli η οποία κατέληξε στην καταδίκη του από το Amtsgericht Ebersberg (Πρωτοδικείο του Ebersberg, Γερμανία) σε χρηματική ποινή ύψους 1 500 γερμανικών μάρκων (DEM) για παράνομη χρήση πινακίδων κυκλοφορίας βάσει του άρθρου 22, παράγραφοι 1, σημείο 1, και 2, του StVG και βάσει του άρθρου 18 σε συνδυασμό με το άρθρο 69 bis, παράγραφος 2, σημείο 3, του StVGZO.

10. Ο M. Grilli άσκησε ανακοπή κατά της ανωτέρω καταδικαστικής αποφάσεως και το Amtsgericht Ebersberg τον απάλλαξε από την κατηγορία. Συγκεκριμένα, το δικαστήριο αυτό διαπίστωσε ότι ο M. Grilli πράγματι παρέβη τις προπαρατεθείσες διατάξεις του StVG και του StVGZO, έκρινε όμως ότι η πλάνη του ήταν αναπόφευκτη λόγω του ασαφούς περιεχομένου της γερμανοϊταλικής συμβάσεως για την αμοιβαία αναγνώριση των δοκιμαστικών και προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας, της 22ας Δεκεμβρίου 1993 (στο εξής: γερμανοϊταλική σύμβαση) [2].

11. Η εισαγγελική αρχή άσκησε αναίρεση κατά της ανωτέρω αποφάσεως ενώπιον του Bayerisches Oberstes Landesgericht, το οποίο έκρινε ότι κακώς αθωώθηκε ο M. Grilli. Συγκεκριμένα, με τη διάταξη του περί παραπομπής [3], το εθνικό δικαστήριο διαπίστωσε ότι η γερμανοϊταλική σύμβαση επιτρέπει αποκλειστικά και μόνον τη μεταφορά οχημάτων που διαθέτουν ιταλικές προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας από την Ιταλία στη Γερμανία και όχι το αντίστροφο, όπως συνέβη εν προκειμένω.

12. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο διατύπωσε ορισμένες επιφυλάξεις ως προς το αν η απαγόρευση αυτή συνάδει προς το άρθρο 29 ΕΚ. Κατά το αιτούν δικαστήριο, σκοπός των προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας που προβλέπει η γερμανοϊταλική σύμβαση είναι η διευκόλυνση των εξαγωγών ή των εισαγωγών μεταξύ των δύο κρατών μελών. Η απαγόρευση τοποθετήσεως ιταλικών προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας σε αγορασθέν στη Γερμανία προκειμένου να μεταφερθεί στην Ιταλία αυτοκίνητο ενδέχεται να αποτελεί μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εξαγωγών [4].

2 — Η σύμβαση αυτή άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 1994. Κατά το Amtsgericht, λόγω της ασαφούς διατυπώσεως της γερμανοϊταλικής συμβάσεως, ο M. Grilli, ήταν εύλογο να θεωρήσει ότι επιτρεπόταν η τοποθέτηση ιταλικών προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας σε αγορασθέν στη Γερμανία όχημα.

3 — Σελίδα 3.

4 — Βλ. διάταξη περί παραπομπής (σ. 4).

13. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο διατύπωσε ορισμένες επιφυλάξεις ως προς τις ποινικές κυρώσεις που προβλέπει η γερμανική νομοθεσία εις βάρος του M. Grilli οι οποίες είναι, κατά την άποψη του, δυσανάλογα επαχθείς βάσει της νομολογίας Σκαναβή και Χρυσανθακόπουλος [5].

Το προδικαστικό ερώτημα

14. Κατόπιν των ανωτέρω, το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε να υποβάλλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 29 ΕΚ υπό την έννοια ότι αντιβαίνει στη διάταξη αυτή μια ρύθμιση του εθνικού δικαίου η οποία προβλέπει ποινικές κυρώσεις στην περίπτωση που ένας πολίτης της Ιταλικής Δημοκρατίας, στον οποίο οι αρμόδιες διοικητικές αρχές του κράτους αυτού έχουν χορηγήσει προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας για συγκεκριμένη διαδρομή, τοποθετήσει τις πινακίδες αυτές σε όχημα το οποίο προσφέρεται προς πώληση στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και στη συνέχεια μεταφέρει το όχημα αυτό από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μέσω του δημοσίου οδικού δικτύου στην Ιταλική Δημοκρατία;»

Ανάλυση

15. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν αντιβαίνει στο άρθρο 29 ΕΚ εθνική νομοθεσία η οποία απαγορεύει την αγορά οχήματος επί του εδάφους της και τη μεταφορά του σε άλλο κράτος μέλος σε υπήκοο άλλου κράτους μέλους ο οποίος, ενόψει της εξαγωγής του οχήματος στο κράτος μέλος καταγωγής του, τοποθετεί προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας που του έχουν χορηγήσει οι αρμόδιες εθνικές αρχές του κράτους του. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι ποινικές κυρώσεις που προβλέπει η εν λόγω εθνική νομοθεσία είναι δυσανάλογες σε σχέση με τις σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου.

16. Είναι αληθές ότι, όπως τόνισε η Επιτροπή [6], το αιτούν δικαστήριο παρέσχε ελάχιστα στοιχεία στο Δικαστήριο σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά και το νομικό πλαίσιο. Ωστόσο, φρονώ ότι το Δικαστήριο μπορεί να παράσχει τα στοιχεία ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου.

17. Θα εξετάσω τα δύο σκέλη του ερωτήματος που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο.

5 — Απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 1996, C-193/94 (Συλλογή 1996, σ. I-929).

6 — Βλ. τις γραπτές παρατηρήσεις της (σημεία 16 επ.).

Επί της υπάρξεως μέτρου ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εξαγωγών

18. Κατ' αρχάς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν υπάρχουν κοινοτικές διατάξεις σχετικές με την έκδοση αδείας κυκλοφορίας για οχήματα εν γένει και, ειδικότερα, για την εξαγωγή τους σε άλλο κράτος μέλος [7]. Μέχρι σήμερα, τα μόνα μέτρα εναρμονίσεως στον τομέα της φορολογήσεως των οχημάτων αφορούν τις φορολογικές ατέλειες που ισχύουν για τις προσωρινές εισαγωγές οχημάτων από μη μόνιμους κατοίκους [8], την επιβολή από τα κράτη μέλη των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων [9] καθώς και τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων [10]. Ουδεμία από τις οδηγίες αυτές προσδιορίζει τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την ταξινόμηση των οχημάτων.

19. Ελλείψει σχετικής κοινοτικής ρυθμίσεως, τα κράτη μέλη είναι τα μόνα αρμόδια να καθορίζουν τις νόμιμες προϋποθέσεις για την έκδοση αδείας κυκλοφορίας οχημάτων τα οποία πρόκειται να εξαχθούν σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τις κυρώσεις που επισύρει η μη τήρηση των προϋποθέσεων αυτών [11]. Ωστόσο, η αρμοδιότητα αυτή πρέπει να ασκείται χωρίς να θίγονται οι θεμελιώδεις ελευθερίες που προβλέπει η Συνθήκη ΕΚ [12] και, μεταξύ άλλων, το άρθρο 29 ΕΚ.

20. Το άρθρο 29 ΕΚ προβλέπει ότι «[ο]ι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εξαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών».

21. Κατά πάγια νομολογία, η ανωτέρω διάταξη της Συνθήκης απαγορεύει «εθνικά μέτρα τα οποία έχουν ειδικά ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των εξαγωγών και επιβάλλουν, με τον τρόπο αυτό, άνιση μεταχείριση του εσωτερικού εμπορίου ενός κράτους μέλους και του εξαγωγικού του εμπορίου, έτσι ώστε να χορηγείται ένα ιδιαίτερο προνόμιο στην εγχώρια παραγωγή ή στην εσωτερική αγορά του εν λόγω κράτους σε βάρος της παραγωγής ή του εμπορίου άλλων κρατών μελών» [13].

7 — Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι υπάρχουν αποκλειστικά κοινές διατάξεις για ορισμένες προϋποθέσεις σχετικά με την άδεια κυκλοφορίας οχημάτων, αλλά όχι σχετικά με το αντικείμενο της παρούσας υποθέσεως (βλ. τις γραπτές παρατηρήσεις της, σημείο 20).

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

9 — Οδηγία 93/89/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, σχετικά με την εφαρμογή, εκ μέρους των κρατών μελών, των φόρων επί ορισμένων οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και των διοδίων και τελών χρήσης που εισπράττονται για την χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής (ΕΕ L 279, σ. 32). Η οδηγία αυτή ακυρώθηκε με απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827). Ωστόσο, η οδηγία αυτή εξακολουθεί να ισχύει μέχρις ότου το Συμβούλιο εκδώσει νέα ρύθμιση επί του θέματος.

10 — Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138, σ. 57). Τα κράτη μέλη διαθέτουν προθεσμία μέχρι την 1η Ιουνίου 2004 για τη μεταφορά της οδηγίας αυτής στο εσωτερικό δίκαιο.

11 — Διμερείς συμβάσεις αμοιβαιότητας, όπως είναι η γερμανοϊταλική σύμβαση, μπορούν να συνάπτονται ως προς τις προϋποθέσεις για την προσωρινή ταξινόμηση.

12 — Βλ. αποφάσεις της 6ης Ιουνίου 1984, 97/83, Melkunie (Συλλογή 1984, σ. 2367, σκέψεις 9 και 10), και της 24ης Οκτωβρίου 2002, C-121/00, Hahn (Συλλογή 2002, σ. I-9193, σκέψη 34).

13 — Βλ. απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 1979, 15/79, Gronveld (Συλλογή τόμος 1979/II, σ. 649, σκέψη 7), η οποία δεν ακολουθεί τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Capotorti επί της ίδιας υποθέσεως ο οποίος εφάρμοσε τον ορισμό της νομολογίας Dassonville (απόφαση της 11ης Ιουλίου 1974, 8/74, Συλλογή τόμος 1974, σ. 411) επί των άρθρων 28 ΕΚ και 29 ΕΚ χωρίς να προβεί σε άλλες διακρίσεις (σημείο 3). Βλ., επίσης, αποφάσεις της 24ης Μαρτίου 1994, C-80/92, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 1994, σ. I-1019, σκέψη 24), και της 23ης Μαΐου 2000, C-209/98, Sydhavnens Sten & Grus (Συλλογή 2000, σ. I-3743, σκέψη 34).

22. Επιπλέον, το Δικαστήριο έκρινε ότι, εν αντιθέσει προς το άρθρο 28 ΕΚ το οποίο αφορά τους ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος, το άρθρο 29 ΕΚ απαγορεύει μόνον τα εθνικά μέτρα που εισάγουν διαφορετική μεταχείριση μεταξύ των προϊόντων που πρόκειται να εξαχθούν και των προϊόντων τα οποία διατίθενται στο εμπόριο στο εσωτερικό του οικείου κράτους μέλους [14].

23. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η γερμανική νομοθεσία απαιτεί όπως τα μεταχειρισμένα οχήματα τα οποία έχουν αγοραστεί και κυκλοφορούν στο εθνικό έδαφος φέρουν προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας χορηγούμενες από τις γερμανικές αρχές έστω και αν το όχημα προορίζεται για εξαγωγή [15].

24. Συγκεκριμένα, το αιτούν δικαστήριο τόνισε ότι η εθνική νομοθεσία απαγορεύει την τοποθέτηση, όπως συνέβη στην περίπτωση του M. Grilli, προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας χορηγηθεισών από τις αρμόδιες ιταλικές αρχές σε όχημα το οποίο αγοράστηκε στη Γερμανία προκειμένου να μεταφερθεί στην Ιταλία.

25. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι εμπίπτει στο άρθρο 22, παράγραφος 1, σημείο 1, και 2, του StVG η περίπτωση της μεταφοράς προς την Ιταλία οχήματος το οποίο αγοράστηκε στη Γερμανία και προορίζεται για εξαγωγή επί του οποίου τοποθετήθηκαν προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας χορηγηθείσες από τις αρμόδιες ιταλικές αρχές [16].

26. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εξετάσει αν, in concreto, οι προϋποθέσεις που προβλέπει η γερμανική νομοθεσία για τη χορήγηση προσωρινών πινακίδων κυκλοφορίας είναι συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο και με τις αρχές που έχει θέσει η προπαρατεθείσα νομολογία. Ως εκ τούτου, ο εθνικός δικαστής πρέπει να συγκρίνει τις προϋποθέσεις που προβλέπει η γερμανική νομοθεσία για την έκδοση αδείας κυκλοφορίας οχήματος στη Γερμανία με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για την έκδοση αδείας κυκλοφορίας οχήματος στη Γερμανία αλλά με σκοπό την εξαγωγή του οχήματος σε άλλο κράτος μέλος.

27. Το αιτούν δικαστήριο μπορεί να καταλήξει ότι υπάρχει περιορισμός επί των εξαγωγών αν διαπιστώσει ότι υπάρχει διαφορετική μεταχείριση μεταξύ της εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας οχήματος το οποίο πρόκειται να κυκλοφορήσει στη Γερμανία και της εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας οχήματος το οποίο πρόκειται να εξαχθεί και ότι

14 — Βλ., μεταξύ άλλων, την προπαρατεθείσα απόφαση Groenveld (σκέψεις 7 και 9). Βλ. επίσης, ως προς το σημείο αυτό, Oliver, P., *Free movement of goods in the European Community: under article 28 to 30 of the EC Treaty*, Λονδίνο, Sweet and Maxwell, 2003, τέταρτη έκδοση, σ. 207 έως 214· Léger, P., *Commentaire article par article des traits EU et CE*, Παρίσι, Dalloz, 2000, σ. 290 έως 294· Commentaire Megret, *Preambule, Principes, Libre circulation des merchandises*, Βρυξέλλες, Collection IEE, 1992, δεύτερη έκδοση, σ. 265 έως 268, και, για μια έντονη κριτική της νομολογίας αυτής, Mattera, A., *Le marche unique europeen*, Βρυξέλλες, Jupiter, 1990, δεύτερη έκδοση, σ. 511 έως 523.

15 — Βάσει της γερμανοϊταλικής συμβάσεως, «τα αυτοκίνητα τα οποία αγοράζονται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν επιτρέπονται να μεταφέρονται στην Ιταλία με ιταλικές, αλλά μόνον με γερμανικές προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας» (βλ. διάταξη περί παραπομπής, σ. 4).

16 — Η γερμανική νομοθεσία εξομοιώνει την κατάσταση του M. Grilli, ο οποίος διαθέτει προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας χορηγηθείσες κατά τον προβλεπόμενο από τις ιταλικές αρχές, με την κατάσταση ενός προσώπου το οποίο χρησιμοποιεί πλαστές ή νοθευμένες πινακίδες.

τούτο ενδέχεται να περιορίσει το ρεύμα των εξαγωγών [17]. Ομοίως, το αιτούν δικαστήριο πρέπει να ελέγξει αν η εθνική νομοθεσία επιβάλλει διαφορετική μεταχείριση μεταξύ του εσωτερικού εμπορίου κράτους μέλους και του εξωτερικού εμπορίου του και αν από τη διαπίστωση αυτή προκύπτει ότι η εθνική νομοθεσία ευνοεί το εγχώριο εμπόριο εις βάρος του εμπορίου άλλου κράτους μέλους.

28. Εάν αυτό συμβαίνει, ήτοι αν η εθνική νομοθεσία συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εξαγωγών, ο εθνικός δικαστής θα πρέπει στη συνέχεια να εξετάσει αν το μέτρο αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 30 ΕΚ, το οποίο προβλέπει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα κράτος μέλος μπορεί να παρεκκλίνει από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

29. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να ελέγξει αν η εθνική νομοθεσία δικαιολογείται από λόγους δημοσίας τάξεως ή δημοσίας ασφαλείας. Το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να διαπιστώσει αν η εθνική νομοθεσία είναι αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και αν δεν αποτελεί αυθαίρετη δυσμενή διάκριση ή συγκεκαλυμμένο περιορισμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών [18].

17 — Βλ. τις προτάσεις μου επί της προπαρατεθείσας υποθέσεως Sydhavnens Sten & Grus (σημείο 115).

18 — Βλ. απόφαση της 12ης Ιουνίου 1986, 50/85, Schloh (Συλλογή 1986, σ. 1855, σκέψη 13).

30. Επομένως, αν ο εθνικός δικαστής διαπιστώσει ότι μία εθνική ρύθμιση:

— ενδέχεται να περιορίζει το ρεύμα των εξαγωγών,

— επιβάλλει διαφορετική μεταχείριση μεταξύ του εσωτερικού εμπορίου ενός κράτους και του εξωτερικού εμπορίου του,

— ευνοεί το εγχώριο εμπόριο εις βάρος του εμπορίου άλλου κράτους μέλους χωρίς να συντρέχει κάποιος από τους λόγους που προβλέπει το άρθρο 30 ΕΚ,

τότε αυτή η εθνική ρύθμιση πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εξαγωγών κατά την έννοια του άρθρου 29 ΕΚ.

Επί των ποινικών κυρώσεων που προβλέπει η εθνική νομοθεσία

31. Με τη διάταξη του περί παραπομπής, το αιτούν δικαστήριο διατυπώνει ορισμένες

επιφυλάξεις ως προς τις ποινικές κυρώσεις που προβλέπει η επίμαχη εθνική νομοθεσία οι οποίες πρέπει να θεωρηθούν δυσανάλογες βάσει της προπαρατεθείσας νομολογίας Σκαναβή και Χρυσανθακόπουλος.

32. Κατά πάγια νομολογία, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν δυσανάλογα επαχθείς κυρώσεις οι οποίες παρεμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων [19].

33. Έτσι, στην προπαρατεθείσα απόφαση Σκαναβή και Χρυσανθακόπουλος, η οποία αφορά την υποχρέωση αντικαταστάσεως της αδείας οδηγήσεως σε περίπτωση μεταφοράς της κατοικίας σε άλλο κράτος μέλος, το Δικαστήριο τόνισε ότι «η εξομοίωση του προσώπου που παρέλειψε να προβεί στην αντικατάσταση της αδείας με πρόσωπο που οδηγεί χωρίς άδεια, η οποία συνεπάγεται την επιβολή ποινικών κυρώσεων, έστω και χρηματικής φύσεως [...] θα ήταν επίσης δυσανάλογη προς τη βαρύτητα της εν λόγω παραβάσεως, λαμβανομένων υπόψη των συνεπειών της» [20].

34. Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι μια ποινική καταδίκη, έστω και αν δεν πρόκειται για ποινή φυλακίσεως, μπορεί να επηρεάσει την επαγγελματική δραστηριότητα κάθε προσώπου. Το Δικαστήριο προσέθεσε ότι, «[π]ράγματι, όπως τόνισε το αιτούν δικαστήριο, μία ποινική καταδίκη μπορεί να έχει συνέπειες για την άσκηση μίας ανεξάρτητης ή μισθωτής επαγγελματικής δραστηριότητας, ιδίως όσον αφορά την πρόσβαση σε ορισμένες δραστηριότητες ή την άσκηση ορισμένων καθηκόντων, γεγονός που μπορεί να συνιστά μεταγενέστερο και διαρκή περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων [...]» [21].

35. Εν προκειμένω, ο M. Grilli, ο οποίος τοποθέτησε προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας χορηγηθείσες νομοτύπως από τις αρμόδιες ιταλικές αρχές, εξομοιώνεται από τη γερμανική νομοθεσία με πρόσωπο το οποίο οδηγεί όχημα με πλαστές ή νοθευμένες πινακίδες κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, το πρόσωπο αυτό ενδέχεται να υποστεί ποινικές κυρώσεις, όπως είναι η επιβολή ποινής φυλακίσεως ή χρηματικής ποινής, σύμφωνα με τις διατάξεις του StVG.

36. Στον εθνικό δικαστή εναπόκειται να εξετάσει, βάσει της προπαρατεθείσας νομολογίας Σκαναβή και Χρυσανθακόπουλος, αν οι ποινικές κυρώσεις που προβλέπει η εθνική νομοθεσία, σε περίπτωση παραβάσεως των υποχρεώσεων αυτών, είναι δυσανάλογες σε σχέση με τη σοβαρότητα της παραβάσεως, καθ' ο μέτρο θίγουν την ελεύθερη άσκηση της κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων που κατοχυρώνει η Συνθήκη.

19 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1989, C-265/88, Messner (Συλλογή 1989, σ. 4209, σκέψη 14).

20 — Σκέψη 37.

21 — Βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Σκαναβή και Χρυσανθακόπουλος (σκέψη 38).

Πρόταση

37. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ως εξής:

«Εθνική ρύθμιση δυνάμενη να περιορίσει το ρεύμα των εξαγωγών, η οποία επιβάλλει διαφορετική μεταχείριση μεταξύ του εσωτερικού εμπορίου κράτους μέλους και του εξωτερικού εμπορίου του, πράγμα που ευνοεί το εγχώριο εμπόριο εις βάρος του εμπορίου άλλου κράτους μέλους, χωρίς αυτό να δικαιολογείται από κάποια από τις εξαιρέσεις που προβλέπει η Συνθήκη, μπορεί να κριθεί, από τον εθνικό δικαστή, ότι αποτελεί μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εξαγωγών κατά την έννοια του άρθρου 29 ΕΚ.

Εναπόκειται στον εθνικό δικαστή να εξετάσει αν οι ποινικές κυρώσεις, που προβλέπει η εθνική νομοθεσία σε περίπτωση παραβάσεως των υποχρεώσεων αυτών, είναι δυσανάλογες σε σχέση με τη σοβαρότητα της παραβάσεως, καθ' ο μέτρο θίγουν την ελεύθερη άσκηση της κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων που προβλέπει η Συνθήκη».