ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PAOLO MENGOZZI
της 11ης Ιανουαρίου 2007 [1]

Πίνακας περιεχομένων

I — Εισαγωγή ..... I - 2476

II — Το νομικό πλαίσιο ..... I - 2476

A — Το κοινοτικό δίκαιο ..... I - 2476

B — Η φινλανδική ρύθμιση ..... I - 2476

II — Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία ..... I - 2479

III — Αιτήματα των διαδίκων και διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου ..... I - 2479

IV — Επί της παραβάσεως ..... I - 2480

A — Σύνοψη των επιχειρημάτων των διαδίκων ..... I - 2480

B — Εκτίμηση ..... I - 2484

1. Επί της απαιτήσεως άδειας διαμετακομίσεως ..... I - 2484

α) Εισαγωγικές παρατηρήσεις ..... I - 2484

β) Επί του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων . I - 2486

γ) Επί της ενδεχόμενης δικαιολόγησης του περιορισμού ..... I - 2488

i) Επί της οδικής ασφάλειας ..... I - 2489

ii) Επί της αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου ..... I - 2490

2. Επί της διάρκειας ισχύος της άδειας διαμετακόμισης ..... I - 2493

V — Επί των δικαστικών εξόδων ..... I - 2494

VI — Πρόταση ..... I - 2495

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

I — Εισαγωγή

1. Στην υπό κρίση υπόθεση, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με προσφυγή που άσκησε στις 9 Φεβρουαρίου 2005, ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας, απαιτώντας άδεια διαμετακόμισης («siirtolupa») για την εισαγωγή και θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτων που είναι ταξινομημένα και χρησιμοποιούνται νόμιμα σε άλλο κράτος μέλος, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.

II — Το νομικό πλαίσιο

A — *Το κοινοτικό δίκαιο*

2. Το άρθρο 28 ΕΚ απαγορεύει τους ποσοτικούς περιορισμούς καθώς και όλα τα μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος επί των εισαγωγών μεταξύ των κρατών μελών.

3. Σύμφωνα με το άρθρο 30 ΕΚ, επιτρέπονται απαγορεύσεις ή περιορισμοί εισαγωγών μεταξύ των κρατών μελών που δικαιολογούνται, ιδίως, από λόγους δημόσιας ασφάλειας, προστασίας της υγείας και της ζωής των ανθρώπων, στο μέτρο που δεν αποτελούν ούτε μέσο αυθαίρετων διακρίσεων ούτε συγκεκαλυμμένο περιορισμό στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

B — *Η φινλανδική ρύθμιση*

4. Το άρθρο 8 του νόμου, της 11ης Δεκεμβρίου 2002, περί αυτοκινήτων (ajoneuvolaki 1090/2002), θεσπίζει γενική υποχρέωση ταξινόμησης και υπαγωγής σε τεχνικό έλεγχο, πλην εξαιρέσεων που προβλέπονται από ή δυνάμει του εν λόγω νόμου. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 64 του εν λόγω νόμου, εξαιρέσεις από την υποχρέωση ταξινόμησης μπορούν να προβλεφθούν με διάταγμα για αυτοκίνητα ταξινομημένα στο εξωτερικό, τα οποία δεν μπορούν να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο της Φινλανδίας παρά περιστασιακά ή προσωρινά [2].

5. Το άρθρο 1 του νόμου, της 29ης Δεκεμβρίου 1994, περί του τέλους ταξινόμησης αυτοκινήτων (autoverolaki 1482/1994), θεσπίζει γενικό κανόνα σύμφωνα με τον οποίο το τέλος αυτό («autovero») πρέπει να καταβάλλεται πριν την ταξινόμηση ή τη θέση σε κυκλοφορία των αυτοκινήτων στη Φινλανδία. Το άρθρο 35 του νόμου αυτού

2 — Σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 10, του νόμου, της 30ής Δεκεμβρίου 2003, περί ετήσιου φόρου επί των αυτοκινήτων (ajoneuvoverolaki 2003/1281), αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται με άδεια διαμετακόμισης απαλλάσσεται επίσης από τον ετήσιο φόρο («ajoneuvovero»).

προβλέπει εξαιρέσεις από τη γενική υπαγωγή στο τέλος ταξινόμησης υπέρ των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται προσωρινά και υπέρ των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται με άδεια διαμετακόμισης.

6. Οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση ταξινόμησης καθορίστηκαν με το διάταγμα, της 18ης Δεκεμβρίου 1995, περί ταξινομήσεως αυτοκινήτων (asetus ajoneuvojen rekisteröinnistä 1598/1995) (στο εξής: διάταγμα 1598/1995), του οποίου το άρθρο 8, παράγραφος 2, προβλέπει ότι αυτοκίνητο ταξινομημένο στο εξωτερικό ή αυτοκίνητο με προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας μπορεί να κυκλοφορεί στη Φινλανδία χωρίς δήλωση ταξινόμησης υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τα άρθρα 46 έως 48, 48a, 49 έως 51, 51α, 51b και 52 έως 56 του ίδιου διατάγματος. Το ίδιο ισχύει για την κυκλοφορία αυτοκινήτου για το οποίο έχει χορηγηθεί άδεια διαμετακόμισης.

7. Το άρθρο 48 του διατάγματος 1598/1995 ορίζει:

«1. Η επιφορτισμένη με την ταξινόμηση αρχή και η τελωνειακή αρχή μπορούν, προκειμένου να υποβάλουν ένα αυτοκίνητο σε τεχνικό έλεγχο, ενόψει διαμετακόμισης, έκθεσης, συμμετοχής σε αγώνες ή επίδειξης στη Φινλανδία αυτοκινήτου που δεν είναι ταξινομημένο στο κράτος αυτό, ή για άλλο ειδικό λόγο ενόψει διαμετακόμισης αυτοκινήτου, να χορηγούν, κατόπιν αιτήσεως, γραπτή άδεια διαμετακόμισης που επιτρέπει την οδήγηση του αυτοκινήτου αυτού. Οι αριθμοί (αυτοκόλλητα σήματα) της διαμετακόμισης δίδονται κατά τη χορήγηση της άδειας διαμετακόμισης.

2. Η εν λόγω άδεια διαμετακόμισης χορηγείται για όσο χρονικό διάστημα το αυτοκίνητο καλύπτεται από εν ισχύι ασφάλεια αυτοκινήτου και έχει καταβληθεί το ετήσιο τέλος [...].

3. Η άδεια διαμετακόμισης χορηγείται για το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαίο για την κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Δεν είναι δυνατό, χωρίς ειδικά σοβαρό λόγο να χορηγηθεί άδεια για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από επτά ημέρες. Η συμμετοχή σε αγώνες δεν μπορεί να θεωρηθεί τέτοιος λόγος.

4. Ένα αυτοκίνητο δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται με άδεια διαμετακόμισης, αν δεν είναι κατάλληλο να κυκλοφορεί εξαιτίας της κατάστασης, των διαστάσεων ή του βάρους του.»

8. Το 2003, προστέθηκε στο άρθρο αυτό η παράγραφος 5, η οποία άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2004. Η παράγραφος αυτή

προβλέπει μία παρατεταμένη άδεια διαμετακόμισης που επιτρέπει σε ιδιώτη να χρησιμοποιεί προσωρινά, μέχρι τρεις μήνες, πριν την πρώτη ταξινόμηση, για προσωπικές του ανάγκες, αυτοκίνητο που εισήγαγε. Η διάταξη αυτή ίσχυσε μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005.

9. Το άρθρο 48a του διατάγματος 1598/1995 αναφέρει τις διατυπώσεις σχετικά με την επί των αυτοκινήτων τοποθέτηση των αριθμών (αυτοκόλλητων σημάτων) διαμετακόμισης.

10. Το άρθρο 49 του ιδίου διατάγματος ορίζει ότι ο οδηγός πρέπει να έχει στην κατοχή του τη βεβαίωση της άδειας διαμετακόμισης όταν κυκλοφορεί το αυτοκίνητο.

11. Το άρθρο 21, παράγραφος 2, του διατάγματος, της 18ης Δεκεμβρίου 20032, περί των πληροφοριών που καταχωρούνται στο μητρώο αυτοκινήτων (valtioneuvostonasetus ajoneuvoliikennerekisterin tiedoista 1116/2003), απαριθμεί τις αφορώσες την άδεια διαμετακόμισης πληροφορίες που καταχωρούνται στο μητρώο αυτοκινήτων, ήτοι «το όνομα, τη διεύθυνση, τον προσωπικό αριθμό ή τον αριθμό της επιχείρησης ή της εταιρίας του κατόχου της άδειας, τη μάρκα του αυτοκινήτου, τον τύπο, τον αριθμό του κατασκευαστή, τον αριθμό κυκλοφορίας, την ασφάλεια, την ημερομηνία χορήγησης και την εκδούσα την άδεια αρχή, τη διάρκεια ισχύος της, τον σκοπό του αυτοκινήτου, τα σχετικά με την άδεια έξοδα και, ενδεχομένως, τη διαδρομή».

12. Τέλος, το άρθρο 65 του διατάγματος 1598/1995 καθορίζει τις κυρώσεις λόγω μη τηρήσεως των διατάξεων του ίδιου διατάγματος. Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ένα όργανο της αστυνομίας, του τελωνείου ή της φύλαξης των συνόρων μπορεί να κατάσχει τις πινακίδες κυκλοφορίας του αυτοκινήτου καθώς και την άδεια διαμετακόμισης και τα αυτοκόλλητα σήματα και έτσι να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο που κατασχέθηκε με τον τρόπο αυτό, με γραπτή άδεια που χορηγείται από την αστυνομία, τις τελωνειακές αρχές ή την υπηρεσία φύλαξης των συνόρων μπορεί να οδηγηθεί για επισκευή ή τεχνικό έλεγχο.

13. Εν περιλήψει, κάτοικος Φινλανδίας, ενόψει της κυκλοφορίας αυτοκινήτου που έχει ταξινομηθεί και χρησιμοποιείται σε άλλο κράτος μέλος πλην της Δημοκρατίας της Φινλανδίας ή που δεν έχει ακόμη ταξινομηθεί, οφείλει είτε να ταξινομήσει το όχημά του στη Φινλανδία πριν μπορέσει να το χρησιμοποιήσει, είτε να ζητήσει, από τις αρμόδιες φινλανδικές αρχές, άδεια διαμετακόμισης που, αφού χορηγηθεί από τις αρχές αυτές, του επιτρέπει να κυκλοφορεί για επτά ημέρες στο κράτος αυτό πριν προβεί στην ταξινόμηση του αυτοκινήτου και το απαλλάσσει, γι' αυτό το χρονικό διάστημα, από την καταβολή του σχετικού τέλους. Η χορήγηση άδειας διαμετακόμισης απαιτείται επίσης όταν κάτοικος Φινλανδίας πραγματοποιεί διαμετακόμιση αυτοκινήτου του, μέσω Φινλανδίας, με προορισμό άλλο κράτος μέλος. Χωρίς τη λήψη της εν λόγω άδειας ή σε περίπτωση λήξης της διάρκειας ισχύος της, το αυτοκίνητο απαγορεύεται να χρησιμοποιείται.

III — Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

14. Η Επιτροπή, αφού έλαβε πολλές καταγγελίες σχετικά με τη φινλανδική ρύθμιση και την πρακτική των φινλανδικών αρχών αναφορικά με τη χορήγηση της άδειας διαμετακόμισης που απαιτείται κατά την εισαγωγή αυτοκινήτου ταξινομημένου στο εξωτερικό, απηύθυνε στη Φινλανδική Κυβέρνηση, στις 17 Μαΐου 2002, έγγραφο με το οποίο ζήτησε διευκρινίσεις επί της επίμαχης ρύθμισης.

15. Η Επιτροπή, δεδομένου ότι δεν θεώρησε ικανοποιητικές τις απαντήσεις της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, της απηύθυνε όχληση, με έγγραφο της 9ης Απριλίου 2003, με την οποία επισήμανε ότι η υποχρέωση που επιβάλλεται στα πρόσωπα που κατοικούν στη Φινλανδία και επιθυμούν να εισαγάγουν αυτοκίνητο ταξινομημένο στο εξωτερικό, να ζητήσουν άδεια διαμετακόμισης άμα τη διελεύσει των φινλανδικών συνόρων, σε συνδυασμό με την υποχρέωση να ασφαλίσουν εκ νέου το αυτοκίνητο στη Φινλανδία, περιόριζε την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, αντέβαινε προς το άρθρο 28 ΕΚ. Η Επιτροπή ισχυρίστηκε επίσης ότι η επταήμερη διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης ήταν υπερβολικά βραχεία και, κατά συνέπεια, αντέβαινε προς το άρθρο 28 ΕΚ.

16. Η Επιτροπή, αφού εξέτασε την απάντηση της Δημοκρατίας της Φινλανδίας στο έγγραφο οχλήσεως, της απηύθυνε, με έγγραφο της 16ης Δεκεμβρίου 2003, αιτιολογημένη γνώμη, σύμφωνα με το άρθρο 226 ΕΚ.

17. Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας επανέλαβε τις αρχικές παρατηρήσεις της και ότι δεν θέσπισε μέτρα για να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός της ταχθείσας προθεσμίας, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

IV — Αιτήματα των διαδίκων και διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

18. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

— να διαπιστώσει ότι, η Δημοκρατία της Φινλανδίας, απαιτώντας άδεια διαμετακόμισης για τα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται νόμιμα σε άλλο κράτος μέλος, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ·

— να καταδικάσει τη Φινλανδική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

19. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

20. Οι διάδικοι, αφού αντάλλαξαν υπομνήματα, αγόρευσαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 9ης Νοεμβρίου 2006.

V — Επί της παραβάσεως

Α — *Σύνοψη των επιχειρημάτων των διαδίκων*

21. Η Επιτροπή, θεωρεί, κυρίως, ότι τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ δεν επιτρέπουν το καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης που θεσπίστηκε με το διάταγμα 1598/1995.

22. Η Επιτροπή θεωρεί τη διαδικασία της άδειας διαμετακόμισης ως το κατά νόμο διοικητικό στάδιο που προηγείται της κατά κυριολεξία διαδικασίας ταξινόμησης, όταν πρόσωπο που κατοικεί στη Φινλανδία επιθυμεί να εισαγάγει αυτοκίνητο νόμιμα ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος.

23. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η θέσπιση παρόμοιας άδειας παρουσιάζει χαρακτηριστικά ποσοτικού περιορισμού στην εισαγωγή ή μέτρου ισοδύναμου αποτελέσματος υπό την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ, καθόσον τα πρόσωπα που κατοικούν στη Φινλανδία δεν διαθέτουν καμία νομική εγγύηση ως προς τη δυνατότητα θέσης σε κυκλοφορία στη Φινλανδία αυτοκινήτου νόμιμα ταξινομημένου σε άλλο κράτος μέλος είτε το εισάγουν στη Φινλανδία είτε πραγματοποιούν τη διαμετακόμισή του μέσω Φινλανδίας με προορισμό άλλο κράτος μέλος.

24. Κατά την Επιτροπή, ιδίως από το γράμμα του άρθρου 48 του διατάγματος 1598/1995 προκύπτει ότι η χορήγηση άδειας διαμετακόμισης επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών, χωρίς, κατά συνέπεια, να παρέχεται στον αιτούντα εγγύηση για τη λήψη της. Απόδειξη αυτού του γεγονότος αποτελεί επίσης η αδυναμία γνώσης μετά βεβαιότητος των κριτηρίων, βάσει των οποίων χορηγείται η άδεια αυτή.

25. Η Επιτροπή τονίζει επίσης ότι ο κάτοχος του αυτοκινήτου οφείλει να σταματήσει,

κατά κανόνα, στα φινλανδικά σύνορα προκειμένου να ζητήσει άδεια διαμετακόμισης και ότι, σε κάθε περίπτωση, ακόμη κι αν η αίτηση έκδοσης της άδειας κατατίθεται προληπτικά πριν τη διέλευση των συνόρων, απαιτείται το πρόσωπο που επιθυμεί να εισαγάγει το αυτοκίνητο να μεταβεί επανειλημμένα στο τελωνείο, ενώ η έκδοση της άδειας αυτής έχει ορισμένο κόστος.

26. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 28 ΕΚ δεν επιτρέπει εθνική νομοθεσία απαιτούσα, έστω από καθαρά τυπική άποψη, άδειες εισαγωγής ή οποιαδήποτε παρόμοια διατύπωση.

27. Εξάλλου, η Επιτροπή, σε απάντηση των επιχειρημάτων της Φινλανδικής Κυβέρνησης με σκοπό τη δικαιολόγηση της χορήγησης άδειας διαμετακόμισης για λόγους αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου, οδικής ασφάλειας και ενημέρωσης του μητρώου αυτοκινήτων, υποστηρίζει, αφενός, ότι η αποτελεσματικότητα του φορολογικού ελέγχου μπορεί να εξασφαλιστεί με μέσα που περιορίζουν λιγότερο την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και, αφετέρου, ότι το καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης δεν μπορεί περαιτέρω να δικαιολογείται από λόγους που συνδέονται με την οδική ασφάλεια, ιδίως διότι η άδεια αυτή απαιτείται μόνο για τα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό και ανήκουν σε πρόσωπα που κατοικούν στη Φινλανδία. Ως προς το επιχείρημα της Δημοκρατίας της Φινλανδίας σχετικά με την ανάγκη γνώσης των τεχνικών χαρακτηριστικών των μη ταξινομημένων στη Φινλανδία αυτοκινήτων, η Επιτροπή προσθέτει ότι η προσφυγή στα μέσα που προβλέπει η οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας αυτοκινήτων [3], επιτρέπει την ικανοποίηση παρόμοιας απαίτησης διά μέσου της ταξινόμησης που πραγματοποιείται σε άλλο κράτος μέλος.

28. Τέλος, επικουρικά, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση που το Δικαστήριο αποκλείσει την παράβαση σχετικά με τη χορήγηση της άδειας διαμετακόμισης, η επταήμερη διάρκεια ισχύος της εν λόγω άδειας αντίκειται, αφ' εαυτής, στα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, δεδομένης της συντομίας της. Η Επιτροπή θεμελιώνει την εκτίμηση αυτή στην απόφαση Cura Anlagen [4].

29. Συναφώς, η Επιτροπή, με το υπόμνημα απαντήσεώς της, τονίζει ότι χρονικό διάστημα επτά ημερών αποδεικνύεται ανεπαρκές για την τήρηση όλων των απαραίτητων διατυπώσεων για την ταξινόμηση του αυτοκινήτου στη Φινλανδία και για την καταβολή του σχετικού τέλους.

30. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται τους λόγους για τους οποίους οι φινλανδικές αρχές δεν θα μπορούσαν να τροποποιήσουν την ισχύουσα ρύθμιση αντικαθι-

3 — ΕΕ L 138, σ. 57.

4 — Απόφαση της 21ης Μαρτίου 2002, C-451/99 (Συλλογή 2002, σ. I-3193).

στώντας το καταρχήν ισχύον καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης για χρονικό διάστημα ισχύος επτά ημερών με το δικαίωμα χρήσης του αυτοκινήτου επί τρεις μήνες πριν την ταξινόμησή του στη Φινλανδία.

31. Κατ' αρχάς, η Δημοκρατία της Φινλανδίας παρατηρεί ότι έχει προσχωρήσει σε τρεις διεθνείς συμβάσεις μεταφορών [Παρισίων (1923), Γενεύης (1949) και Βιέννης (1968)] και ότι οι συμβάσεις αυτές ορίζουν ότι ένα αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται στη Φινλανδία πρέπει να ταξινομείται στη Φινλανδία. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει επίσης ότι, εάν πρόσωπο που κατοικεί μόνιμα στη Φινλανδία επιθυμεί να χρησιμοποιήσει στο κράτος αυτό αυτοκίνητο ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει να λάβει προς τούτο άδεια διαμετακόμισης που επιτρέπει την εισαγωγή του αυτοκινήτου αυτού και τα σχετικά αυτοκόλλητα σήματα· οι προσωρινές ή μόνιμες αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας δεν γίνονται δεκτές ως υποκατάστατα της άδειας διαμετακόμισης.

32. Στη συνέχεια, η Δημοκρατία της Φινλανδίας θεωρεί, κυρίως, ότι το καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης, που είναι ανεξάρτητο από την κατά κυριολεξία διαδικασία ταξινόμησης αυτοκινήτων, δεν συνιστά περιορισμό επί των εισαγωγών υπό την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ.

33. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας εμμένει στο γεγονός ότι, αντιθέτως προς αυτά που υποστηρίζει η Επιτροπή, η χορήγηση άδειας διαμετακόμισης δεν έχει άμεση σχέση με τη διέλευση των συνόρων. Η γενεσιουργός αιτία της υποχρέωσης λήψης άδειας είναι, αντιθέτως, η θέση σε κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλα τα αυτοκίνητα που δεν έχουν ακόμη ταξινομηθεί στη Φινλανδία.

34. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας τονίζει, εκτός από το γεγονός ότι το κόστος της άδειας διαμετακόμισης είναι προσιτό [5], την ταχύτητα και την απλότητα της διαδικασίας λήψης της εν λόγω άδειας, καθώς αυτή χορηγείται χωρίς προηγούμενο τεχνικό έλεγχο του αυτοκινήτου και ο αιτών δεν υποχρεούται, κατά τα λοιπά, να έχει στην κατοχή του το αυτοκίνητο όταν καταθέτει την αίτηση χορήγησης της άδειας αυτής.

35. Εξάλλου, η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει ότι η διακριτική ευχέρεια των αρμοδίων για τη χορήγηση της άδειας διαμετακόμισης αρχών περιορίζεται από τις προϋποθέσεις χορήγησής της και ότι επομένως η απόφαση των εν λόγω αρχών δεν μπορεί να στηρίζεται σε αυθαίρετη εκτίμηση, αντιθέτως προς αυτά που θεωρεί η Επιτροπή.

36. Επικουρικά, η Δημοκρατία της Φινλανδίας θεωρεί ότι η διαδικασία της άδειας

5 — Σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, το κόστος έκδοσης της άδειας είναι 14 ευρώ ανά αυτοκίνητο.

διαμετακόμισης είναι, εν πάση περιπτώσει, δικαιολογημένη, αφού πρόκειται για τον απλούστερο τρόπο που εγγυάται την επίτευξη των σκοπών της αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου, της ενημέρωσης του μητρώου αυτοκινήτων και της προστασίας της οδικής ασφάλειας.

37. Συναφώς, η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει, αφενός, ότι, όταν αυτοκίνητο μη ταξινομημένο (στη Φινλανδία) κυκλοφορεί στο φινλανδικό έδαφος, επιβάλλεται να είναι δυνατή η εξακρίβωση χωρίς κίνδυνο λάθους εάν πρόκειται για αυτοκίνητο απαλλασσόμενο από το τέλος κυκλοφορίας ή για αυτοκίνητο για το οποίο θα έπρεπε να καταβληθεί το τέλος αυτό. Η ύπαρξη άδειας διαμετακόμισης καθιστά δυνατό να προσδιοριστεί αξιόπιστα, για τα αυτοκίνητα που ανήκουν σε κατοίκους Φινλανδίας, η χρονολογία της θέσης σε κυκλοφορία του αυτοκινήτου, αφετηρία του υπολογισμού της διάρκειας ατελούς χρήσης του αυτοκινήτου και αποτρέπει μαζικούς οδικούς ελέγχους κυρίως αυτοκινήτων με αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας, οι οποίοι, ελλείψει άδειας διαμετακόμισης, θα ήταν απαραίτητοι.

38. Αφετέρου, η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει ότι το σύστημα της άδειας διαμετακόμισης εγγυάται ότι οι πληροφορίες σχετικά με το χρησιμοποιούμενο αυτοκίνητο και τον κάτοχο της εν λόγω άδειας καταχωρούνται στο μητρώο αυτοκινήτων, γεγονός που είναι απαραίτητο προς τον σκοπό της οδικής ασφάλειας. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας προσθέτει ότι τα δεδομένα που καταχωρούνται στο μητρώο είναι απαραίτητα σε περίπτωση ατυχήματος ή παράβασης του κώδικα οδικής κυκλοφορίας καθώς και για τον έλεγχο των τεχνικών χαρακτηριστικών του αυτοκινήτου που έχουν συνέπειες στην οδική ασφάλεια. Αντιθέτως προς αυτά που υποστηρίζει η Επιτροπή ως προς την οδηγία 1999/37, τα δεδομένα αυτά δεν θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν ικανοποιητικά μόνο βάσει του μητρώου αυτοκινήτων του κράτους μέλους στο οποίο το αυτοκίνητο έχει ήδη ταξινομηθεί. Μολονότι το άρθρο 9 της οδηγίας αυτής αναφέρει την προσφυγή σε ηλεκτρονικά μέσα διασυνδεδεμένα μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών, δεν υπάρχει εντός της Κοινότητας κοινό μητρώο που να καθιστά δυνατή την ταχεία και αξιόπιστη συγκέντρωση των πληροφοριών για τα αυτοκίνητα.

39. Τέλος, η Δημοκρατία της Φινλανδίας φρονεί ότι η διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας και ως εκ τούτου δεν αντίκειται στα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη, ιδίως, της ευελιξίας και της απλότητας της διαδικασίας χορήγησης της εν λόγω άδειας, που απορρέει από την απουσία προηγούμενου τεχνικού ελέγχου του αυτοκινήτου. Εξάλλου, η διάρκεια της ισχύος μπορεί να παραταθεί κατόπιν αιτήσεως.

40. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας προσθέτει ότι η επταήμερη διάρκεια ισχύος αφορά ιδίως αυτοκίνητα που εισάγονται προς πώληση, αυτοκίνητα υπό διαμετακόμιση ή αυτοκίνητα που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στη Φινλανδία παρά για σύντομο χρονικό διάστημα. Για τις λοιπές περιπτώσεις, η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει ότι άδεια διαμετακόμισης ισχύος τριών μηνών χορηγείται γενικά σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφος 5, του διατάγματος

1598/1995. Ωστόσο, η Δημοκρατία της Φινλανδίας επισημαίνει ότι η παρατεταμένη αυτή άδεια δεν αποτελεί αντικείμενο της υπό κρίση προσφυγής.

Β — *Εκτίμηση*

1. Επί της απαιτήσεως άδειας διαμετακομίσεως

α) Εισαγωγικές παρατηρήσεις

41. Ενώπιον του Δικαστηρίου, η Επιτροπή προσάπτει, κυρίως, στη Δημοκρατία της Φινλανδίας ότι, απαιτώντας για τα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται νόμιμα σε άλλο κράτος μέλος από τους κατόχους ή ιδιοκτήτες τους να ζητούν άδεια διαμετακόμισης προκειμένου να τα θέσουν σε κυκλοφορία στη Φινλανδία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.

42. Ως προς την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία και τα επιχειρήματα που εκτέθηκαν από τους διαδίκους ενώπιον του Δικαστηρίου, τέσσερις εισαγωγικές παρατηρήσεις πρέπει να διατυπωθούν πριν την εκτίμηση για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης που προσάπτεται στη Δημοκρατία της Φινλανδίας.

43. Κατ' αρχάς, διευκρινίζω ότι η παρούσα διαδικασία δεν επηρεάζει την αρμοδιότητα της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, όπως αναγνωρίζεται από τις διεθνείς συμβάσεις που επικαλείται και από τη νομολογία του Δικαστηρίου [6], να υποβάλει τα αυτοκίνητα που πρόκειται να κυκλοφορήσουν μόνιμα στο έδαφος του κράτους αυτού σε ταξινόμηση και καταβολή του σχετικού τέλους. Η διαδικασία που κίνησε η Επιτροπή έχει μόνον ως αντικείμενο να διαπιστωθεί ότι η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης, ως διακριτή από την απαίτηση ταξινόμησης αυτοκινήτων, αντίκειται στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

44. Στη συνέχεια, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά το προ της ασκήσεως της προσφυγής στάδιο, η Επιτροπή κατηγορούσε επίσης την Φινλανδική Κυβέρνηση ότι υπέβαλε τα αυτοκίνητα που αφορούσε η διαδικασία χορήγησης άδειας διαμετακόμισης σε υποχρεωτική εκ νέου ασφάλιση στη Φινλανδία. Ωστόσο, με την άσκηση της προσφυγής της,

6 — Βλ., στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, απόφαση Cura Anlagen, όπ.π., σκέψεις 41 και 42, καθώς και απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 2000, Επιτροπή κατά Δανίας, C-464/02 (Συλλογή 2000, σ. I-7929, σκέψεις 75 έως 78)· βλ. επίσης, στον τομέα της ελεύθερης εγκατάστασης, απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2005, C-151/04 και C-152/04, Nadin και Nadin-Lux (Συλλογή 2005, σ. I-11203, σκέψεις 41 έως 43).

η Επιτροπή περιόρισε το αντικείμενο της διαφοράς μόνο στην προβληματική της χορήγησης άδειας διαμετακόμισης και της διάρκειας ισχύος της.

45. Επιπλέον, πρέπει να διευκρινισθεί ότι η επίδικη φινλανδική ρύθμιση, όπως ερμηνεύεται από τους διαδίκους, δεν υποβάλλει στη διαδικασία χορήγησης άδειας διαμετακόμισης αυτοκίνητα που είναι ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος και χρησιμοποιούνται προσωρινά στη Φινλανδία για τουριστικούς σκοπούς από υπηκόους άλλων κρατών μελών. Πράγματι, η επίδικη φινλανδική ρύθμιση δεν εφαρμόζεται παρά στα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος, των οποίων ο ιδιοκτήτης είναι κάτοικος Φινλανδίας, κατ' εφαρμογήν των διατάξεων του διατάγματος 1598/1995.

46. Τέλος, σημειωτέον ότι η προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας 1999/37, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας αυτοκινήτων, που αναφέρθηκε από τους διαδίκους ενώπιον του Δικαστηρίου, δεν είχε ακόμη εκπνεύσει κατά τη λήξη της προθεσμίας που είχε ταχθεί στη Δημοκρατία της Φινλανδίας προκειμένου να συμμορφωθεί με την αιτιολογημένη γνώμη που της είχε απευθύνει η Επιτροπή [7]. Όμως, όπως γνωρίζουμε, η στοιχειοθέτηση παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την κατάσταση του κράτους μέλους όπως αυτή έχει κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας [8]. Στην προκειμένη περίπτωση, την εποχή εκείνη, ήτοι στις 19 Φεβρουαρίου 2004, δεν υπήρχε επομένως κανένας κοινός ή εναρμονισμένος κανόνας σε κοινοτικό επίπεδο, οποίος να ρύθμιζε τη θέση σε κυκλοφορία στα κράτη μέλη αυτοκινήτων που είχαν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνταν σε άλλο κράτος μέλος και του οποίου την παράβαση θα μπορούσε να καταλογίσει η Επιτροπή στη Δημοκρατία της Φινλανδίας.

47. Κατόπιν των προεκτεθέντων και ελλείψει κοινών ή εναρμονισμένων κανόνων, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να σέβονται τις θεμελιώδεις αρχές που προβλέπονται από τη Συνθήκη ΕΚ, μεταξύ των οποίων αναφέρεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων [9].

48. Επομένως, πρέπει να διακριβωθεί εάν ορθά η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας, απαιτώντας άδεια διαμετακόμισης για τα αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος υπό τις προϋποθέσεις που εκτίθενται στο διάταγμα 1598/1995, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ.

7 — Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 1999/37 τα κράτη μέλη όφειλαν έως την 1η Ιουνίου 2004 να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα προς συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας αυτής, ενώ η προθεσμία που τάχθηκε στη Δημοκρατία της Φινλανδίας προς συμμόρφωση με την αιτιολογημένη γνώμη, όπως καθοριζόταν σε αυτήν, έληγε στις 19 Φεβρουαρίου 2004.

8 — Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 11ης Οκτωβρίου 2001, C-110/00, Επιτροπή κατά Αυστρίας (Συλλογή 2001, σ. I-7545, σκέψη 13) · της 2ας Ιουνίου 2005, C-266/03, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2005, σ. I-4805, σκέψη 36), και της 28ης Σεπτεμβρίου 2006, C-49/06, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή — Συλλογή 2006, σ. I-101*, σκέψη 6).

9 — Βλ., συναφώς, απόφαση της 8ης Μαΐου 2003, C-14/02, ATRAL (Συλλογή 2003, σ. I-4431, σκέψη 58).

49. Η εξέταση αυτή οδηγεί στην ανάλυση εάν η επίμαχη εθνική ρύθμιση αποτελεί περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, ο οποίος απαγορεύεται από το άρθρο 28 ΕΚ και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, εάν μπορεί να δικαιολογηθεί.

β) Επί του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων

50. Κατά τη νομολογία, η απαγόρευση μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό που επιβάλλει το άρθρο 28 ΕΚ αφορά κάθε μέτρο δυνάμενο να δημιουργήσει εμπόδια αμέσως ή εμμέσως, πραγματικώς ή δυνητικώς στο ενδοκοινοτικό εμπόριο [10].

51. Έτσι, έστω και αν ένα εθνικό μέτρο δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, αυτό το οποίο είναι καθοριστικό είναι το πραγματικό ή δυνητικό αποτέλεσμά του έναντι του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

52. Εξάλλου, ελλείψει εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών, μπορούν να αποτελέσουν μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται αδιακρίτως σε όλα τα προϊόντα, πλην αν επηρεάζουν κατά τον ίδιο τρόπο, κατά νόμο και στην πράξη, τα εθνικά προϊόντα και τα προϊόντα προελεύσεως άλλων κρατών μελών [11].

53. Στην προκειμένη περίπτωση, κατά τη γνώμη μου, οι διατάξεις του διατάγματος 1598/1995 επηρεάζουν ξεχωριστά, τόσο *κατά νόμο* όσο και *στην πράξη*, τη θέση σε κυκλοφορία και, κατά συνέπεια, τη διάθεση στο εμπόριο των αυτοκινήτων προελεύσεως άλλων κρατών μελών.

54. Βέβαια, από την ανάγνωση των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι η γενεσιουργός αιτία της υποχρέωσης λήψης άδειας διαμετακόμισης δεν είναι η διέλευση των φινλανδικών συνόρων, αλλά η θέση του αυτοκινήτου σε κυκλοφορία στη Φινλανδία. Επομένως, θα μπορούσε να θεωρηθεί, όπως υποστήριξε η Φινλανδική Κυβέρνηση, ότι οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται, καταρχήν, αδιακρίτως σε όλα τα αυτοκίνητα (κατοίκων Φινλανδίας) που δεν έχουν ακόμη ταξινομηθεί στη Φινλανδία.

55. Ωστόσο, *κατά νόμο*, οι διατάξεις εξαρτούν από άδεια διαμετακόμισης, ήτοι από ενιαία διαδικασία εκδόσεως προηγούμενης άδειας, τη θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτων που τελούν υπό διαφορετικές καταστάσεις.

10 — Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 11ης Ιουλίου 1974, 8/74, Dassonville (Συλλογή 1974, σ. 411, σκέψη 5)· της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-267/91 και C-268/91, Keck και Mithouard (Συλλογή 1993, σ. I-6097, σκέψη 16), και της 14ης Σεπτεμβρίου 2006, C-158/04 και C-159/04, Άλφα Βήτα Βασιλόπουλος και Carrefour Μαρινόπουλος (Συλλογή 2006, σ. I-8135, σκέψη 15).

11 — Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 20ής Φεβρουαρίου 1979, 120/78, Rewe-Zentral, γνωστή ως «Cassis de Dijon» (Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 321, σκέψεις 6, 14 και 15) καθώς και Keck και Mithouard (όπ.π., σκέψεις 15 και 16).

56. Συναφώς, υπενθυμίζω, ότι, σύμφωνα με το γράμμα του διατάγματος 1598/1995, απαιτείται άδεια διαμετακόμισης τόσο για τα αυτοκίνητα που διατίθενται στο εμπόριο στη Φινλανδία και που δεν έχουν ακόμη ταξινομηθεί όσο και για τα αυτοκίνητα που έχουν ήδη ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος.

57. Έτσι, αν και μπορεί να είναι κατανοητή μια τέτοια απαίτηση για αυτοκίνητα που διατίθενται στο εμπόριο στη Φινλανδία και που δεν έχουν ακόμη ταξινομηθεί, ιδίως με σκοπό να τους χορηγηθεί τεχνική πιστοποίηση και προκειμένου να τους επιτραπεί να κυκλοφορούν προσωρινά, δεν είναι παρ' όλ' αυτά δυνατό να γίνει δεκτή, εκτός αν δικαιολογείται, η υποχρέωση λήψης τέτοιας άδειας για αυτοκίνητα που έχουν ήδη ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται σε άλλο κράτος μέλος, δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή επικαλύπτεται από την ταξινόμησή τους που αποτελεί ήδη εγγύηση ότι τα αυτοκίνητα διαθέτουν τα απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά και είναι κατάλληλα να κυκλοφορούν ελεύθερα εντός της Κοινότητας, τουλάχιστον προσωρινά.

58. Η κατάσταση αυτή, κατά τη γνώμη μου, προσομοιάζει, εν τέλει, με εκείνες ως προς τις οποίες το Δικαστήριο έκρινε ότι εθνικές διατάξεις, που επέβαλλαν τα προϊόντα που ήταν νόμιμα κατασκευασμένα και διατεθέντα στο εμπόριο σε κράτος μέλος να υποβάλλονται στους ίδιους ελέγχους με τα προϊόντα που διατίθενται για πρώτη φορά στην αγορά άλλου κράτους μέλους και να εγκρίνονται εκ των προτέρων από αυτό, αποτελούσαν μέτρα αποτελέσματος ισοδυνάμου με ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών υπό την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ [12].

59. *Στην πράξη*, οι διατάξεις του διατάγματος 1598/1995 είναι ικανές να αποτρέψουν τους κατοίκους Φινλανδίας από την αγορά αυτοκινήτων σε άλλα κράτη μέλη με σκοπό να τα εισαγάγουν και να τα χρησιμοποιήσουν στη Φινλανδία, εξαιτίας των διατυπώσεων που συνδέονται με τη χορήγηση άδειας διαμετακόμισης και με την ακινητοποίηση του αυτοκινήτου κατά τη λήξη της ισχύος της άδειας αυτής.

60. Εξάλλου, το γεγονός ότι οι αναφερόμενες στο άρθρο 48 του διατάγματος αρχές διαθέτουν όχι βέβαια αυθαίρετη εξουσία, αλλά διακριτική ευχέρεια, ως προς τη χορήγηση της εν λόγω άδειας δικαιολογεί ακόμη περισσότερο τον χαρακτηρισμό της άδειας διαμετακόμισης ως μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος υπό την έννοια του άρθρου 28 ΕΚ, αφού, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, για τα ήδη ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος αυτοκίνητα δεν υπάρχει καμία εγγύηση προκειμένου να τύχουν της εν λόγω άδειας.

61. Οι εκτιμήσεις αυτές, κατά τη γνώμη μου, ισχύουν ακόμη περισσότερο για τα αυτοκίνητα των οποίων προορισμός είναι μόνον η διαμετακόμιση μέσω των φινλανδικών συνόρων και οι ιδιοκτήτες των οποίων υποχρεούνται επίσης να λάβουν άδεια διαμετακόμισης.

12 — Βλ. απόφαση ATRAL, όπ.π., σκέψη 62 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία.

62. Υπό το φως των προεκτεθέντων, θεωρώ ότι δικαίως η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το φινλανδικό καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης αποτελεί μη επιτρεπόμενο από το άρθρο 28 ΕΚ περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

γ) Επί της ενδεχόμενης δικαιολόγησης του περιορισμού

63. Πρέπει τώρα να εξετασθεί εάν το μέτρο αυτό, παρά τα περιοριστικά αποτελέσματά του στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, μπορεί να δικαιολογηθεί από κάποιον από τους λόγους γενικού συμφέροντος που απαριθμούνται στο άρθρο 30 ΕΚ ή από κάποια από τις επιτακτικές ανάγκες που έχει δεχθεί η νομολογία του Δικαστηρίου.

64. Το Δικαστήριο ερμηνεύει συσταλτικά τις προβλεπόμενες στο άρθρο 30 εξαιρέσεις που, στο σύνολό τους, αναφέρονται σε μη οικονομικά συμφέροντα [13] και διευκρινίζει ότι για να είναι δεκτή μία δικαιολογία πρέπει να επαληθεύεται ότι το επίμαχο μέτρο σέβεται την αρχή της αναλογικότητας [14].

65. Ελλείψει κοινοτικής εναρμονίσεως, επαφίεται στα κράτη μέλη να καθορίσουν τα δικά τους επίπεδα προστασίας των μη οικονομικών συμφερόντων που υποστηρίζουν ότι επιδιώκουν. Ωστόσο, οφείλουν να αποδείξουν, αφενός, ότι η ρύθμισή τους είναι αναγκαία για την εκπλήρωση του επιδιωκόμενου σκοπού και, αφετέρου, ότι η ρύθμισή τους είναι εξίσου ανάλογη με το εν λόγω σκοπό.

66. Στην υπό κρίση διαφορά, η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει ότι το καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης δικαιολογείται από λόγους οδικής ασφάλειας και αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας αναφέρεται επίσης στην τήρηση και ενημέρωση του μητρώου αυτοκινήτων, χωρίς να προσδιορίζει αν πρόκειται για αυτόνομο δικαιολογητικό λόγο ή αν αυτός ενσωματώνεται στους προαναφερθέντες λόγους.

67. Σημειωτέον ότι, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι παρόμοια δικαιολογία εμπίπτει στο άρθρο 30 ΕΚ [15] και ότι αποτελεί επίσης επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος υπό την έννοια της νομολογίας [16]. Ως προς την αποτελεσματικότητα του φορολογικού ελέγχου, ο δικαιολογητικός αυτός λόγος έχει θεωρηθεί ότι εμπίπτει στους επιτακτικούς λόγους που έχει δεχθεί η νομολογία του Δικαστηρίου [17].

13 — Βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 28ης Απριλίου 1998, C-120/95, Decker (Συλλογή 1998, σ. I-1831, σκέψη 39).

14 — Βλ., ως παράδειγμα, απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2002, C-314/98, Snellers (Συλλογή 2002, σ. I-8633, σκέψεις 55-56 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία).

15 — Απόφαση της 11ης Ιουνίου 1987, 406/85, Gofette και Gilliard (Συλλογή 1987, σ. 2525, σκέψη 7).

16 — Απόφαση Cura Anlagen, όπ.π., σκέψη 59 και απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 2006, C-232/03, Επιτροπή κατά Φινλανδίας (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή — Συλλογή 2006, σ. I-27*, σκέψη 52).

17 — Βλ., ιδίως, απόφαση Cassis de Dijon, όπ.π., σκέψη 8, και απόφαση της 12ης Μαρτίου 1987, 176/84, Επιτροπή κατά Ελλάδας (Συλλογή 1987, σ. 1193, σκέψη 25).

Όσον αφορά την τήρηση και ενημέρωση του μητρώου αυτοκινήτων, ο σκοπός αυτός δεν μου φαίνεται ότι επιτελεί αυτόνομη λειτουργία ικανή να δικαιολογήσει αφ' εαυτής περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Ωστόσο, ο σκοπός αυτός μπορεί να συνεξετασθεί με την ανάλυση των δύο άλλων δικαιολογητικών λόγων που επικαλείται η Δημοκρατία της Φινλανδίας.

68. Στο πλαίσιο της ανάλυσης αυτής, πρέπει να διακριβωθεί εάν το κράτος μέλος απέδειξε ότι οι περιορισμοί είναι κατάλληλοι να εγγυηθούν την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών και ότι δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των σκοπών αυτών [18].

i) Επί της οδικής ασφάλειας

69. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει γενικά ότι η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης καθιστά δυνατή τη συλλογή πληροφοριών σχετικά ιδίως με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου και με τον ιδιοκτήτη του, οι οποίες, καθώς καταχωρούνται στο φινλανδικό μητρώο αυτοκινήτων, είναι απαραίτητες για την επίτευξη του σκοπού της οδικής ασφάλειας.

70. Η επιχειρηματολογία αυτή δεν με πείθει.

71. Πρώτον, η Δημοκρατία της Φινλανδίας επικαλείται τη δικαιολογία της οδικής ασφάλειας αναφερόμενη αποκλειστικά στη σημασία της καταχώρησης των πληροφοριών σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων και με τους ιδιοκτήτες τους στο προβλεπόμενο προς τούτο μητρώο, χωρίς να αποδεικνύει την αναγκαιότητα της διαδικασίας χορήγησης άδειας διαμετακόμισης για τη λήψη των πληροφοριών αυτών.

72. Ωστόσο, είναι σαφές ότι η τήρηση του μητρώου αυτοκινήτων και η ενημέρωση των πληροφοριών που καταχωρούνται σε αυτό μπορούν να αποσυνδεθούν από τη διαδικασία χορήγησης άδειας διαμετακόμισης. Επομένως, δεν υφίσταται σύνδεσμος μεταξύ της διαδικασίας αυτής και του προβαλλόμενου σκοπού του ελέγχου της οδικής ασφάλειας. Κατά τα λοιπά, το Δικαστήριο έχει δεχθεί, στο πλαίσιο της επίκλησης από τη Δημοκρατία της Φινλανδίας της οδικής ασφάλειας ως δικαιολογούσας περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, ότι στο μέτρο που όλα τα κράτη μέλη διαθέτουν σύστημα ταξινόμησης αυτοκινήτων, είναι δυνατή η ταυτοποίηση τόσο του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου όσο και των τεχνικών χαρακτηριστικών του, όποιο κι αν είναι το κράτος μέλος στο οποίο ταξινομήθηκε το αυτοκίνητο [19].

18 — Βλ., ιδίως, απόφαση ATRAL, όπ.π., σκέψη 64 και την εκεί αναφερόμενη νομολογία.

19 — Απόφαση Επιτροπή κατά Φινλανδίας, όπ.π., σκέψη 51.

73. Δεύτερον, θεωρώ ότι για να γίνει δεκτή η δικαιολογία που βασίζεται στην προστασία της οδικής ασφάλειας, πρέπει η χορήγηση της άδειας διαμετακόμισης να συνδέεται με τον τεχνικό έλεγχο του αυτοκινήτου. Ωστόσο, σημειωτέον συναφώς ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας δεν προβάλλει παρόμοιο σύνδεσμο [20]. Περαιτέρω, τέτοιος έλεγχος δεν θα ήταν πράγματι δυνατό να απαιτηθεί παρά μόνο με την επιφύλαξη του σεβασμού των διατάξεων της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους [21]. Η οδηγία αυτή αναφέρεται στη διαδικασία ταξινόμησης και προβλέπει, ειδικότερα, ότι, όταν ένα αυτοκίνητο έχει υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο σε ένα κράτος μέλος, όλα τα άλλα κράτη μέλη αναγνωρίζουν το αποδεικτικό που εκδίδεται για τον σκοπό αυτό, χωρίς αυτό να τα εμποδίζει να απαιτήσουν περαιτέρω ελέγχους ενόψει της ταξινομήσεως στο έδαφός τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι έλεγχοι αυτοί δεν καλύπτονται ήδη από το εν λόγω αποδεικτικό [22].

74. Τρίτον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι αυτοκίνητα που ανήκουν σε πρόσωπα που δεν κατοικούν στη Φινλανδία μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στο έδαφος του κράτους αυτού, χωρίς να υποβάλλονται προηγουμένως στη διαδικασία χορήγησης άδειας διαμετακόμισης. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι το επίμαχο μέτρο δεν είναι κατάλληλο για την επίτευξη του σκοπού της εγγύησης της οδικής ασφάλειας, εκτός αν δεχθούμε ότι είναι επικίνδυνα μόνον τα αυτοκίνητα που είναι ταξινομημένα σε άλλα κράτη μέλη και ανήκουν σε κατοίκους Φινλανδίας [23], γεγονός που είναι απίθανο και δεν προβάλλεται από τη Φινλανδική Κυβέρνηση.

75. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, θεωρώ ότι η άδεια διαμετακόμισης που προβλέπεται από την επίμαχη φινλανδική ρύθμιση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους που συνδέονται με την οδική ασφάλεια.

ii) Επί της αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου

76. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας υποστηρίζει ότι εφαρμόζει την γενομένη δεκτή από το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα απόφαση Cura Anlagen αρχή της αρμοδιότητας του κράτους κατοικίας στον τομέα της φορολογίας αυτοκινήτων, από την οποία απορρέει επίσης, κατά τη Δημοκρατία της Φινλανδίας, η αρμοδιότητα θέσπισης εξαιρέσεων από τη φορολογία αυτή. Η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης, λογιζομένης ως προσωρινής εξαίρεσης από την υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης, θα έπρεπε, ως εκ τούτου, να θεωρείται ως εμπίπτουσα στη φορολογική αρμοδιότητα της Δημοκρατίας της Φινλανδίας.

20 — Βλ. απάντηση της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, σημείο 16.

21 — ΕΕ 1997, L 46, σ. 1.

22 — Βλ. άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 96/96. Βλ. επίσης προαναφερθείσες αποφάσεις Cura Anlagen, σκέψη 62, και Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψη 52.

23 — Ήτοι τα αυτοκίνητα που προορίζονται να κυκλοφορήσουν μόνιμα στη Φινλανδία και εκείνα των οποίων πραγματοποιείται απλώς διαμετακόμιση μέσω Φινλανδίας με προορισμό άλλο κράτος μέλος.

77. Από την επιχειρηματολογία αυτή μπορούν να γίνουν αντιληπτοί οι λόγοι για τους οποίους η Φινλανδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο ενδεχόμενος περιορισμός που προκαλείται από την άδεια διαμετακόμισης δικαιολογείται από λόγους αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου. Η Φινλανδική Κυβέρνηση εξηγεί ότι η άδεια διαμετακόμισης χρησιμεύει για τη διάκριση των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται ατελώς από εκείνα για τα οποία έχει καταβληθεί το τέλος ταξινόμησης, καθόσον οι πληροφορίες που αφορούν τον δικαιούχο της εν λόγω άδειας καταχωρούνται στο μητρώο αυτοκινήτων και τα αυτοκίνητα εφοδιάζονται με αυτοκόλλητα σήματα.

78. Όπως ήδη τόνισα, η αποτελεσματικότητα του φορολογικού ελέγχου αποτελεί επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος που γίνεται δεκτός από τη νομολογία του Δικαστηρίου. Επιβάλλεται όμως να διακριβωθεί εάν η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης είναι αναγκαία και ανάλογη με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

79. Όσον αφορά την ανάλυση της αναγκαιότητας του επίμαχου μέτρου, ήτοι την καταλληλότητά του για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, θεωρώ χρήσιμο να γίνει διάκριση μεταξύ, αφενός, της περίπτωσης αυτοκινήτων που ανήκουν σε κατοίκους Φινλανδίας και που προορίζονται να κυκλοφορούν μόνιμα στη Φινλανδία και, κατά συνέπεια, να ταξινομηθούν στο κράτος αυτό και, αφετέρου, της περίπτωσης αυτοκινήτων κατοίκων Φινλανδίας, των οποίων απλώς πραγματοποιείται η διαμετακόμιση μέσω Φινλανδίας με προορισμό άλλο κράτος μέλος.

80. Στην πρώτη περίπτωση, η επίμαχη εθνική ρύθμιση μπορεί να εξυπηρετεί ανάγκες φορολογικού ελέγχου, δεδομένου ότι η εθνική ρύθμιση επιτρέπει να διακριβωθεί, διά μέσου του μητρώου αυτοκινήτων και του σήματος που επικολλάται σε αυτά, ποια αυτοκίνητα απαλλάσσονται προσωρινά από το τέλος ταξινόμησης, οι ιδιοκτήτες των οποίων οφείλουν, μετά τη λήξη ισχύος της άδειας διαμετακόμισης, να καταβάλουν το τέλος ταξινόμησης.

81. Αντίθετα, στη δεύτερη περίπτωση, θεωρώ ότι η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης δεν εξυπηρετεί τον σκοπό της αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου, καθόσον εφαρμόζεται σε αυτοκίνητα που δεν προορίζονται για ταξινόμηση στη Φινλανδία.

82. Όσον αφορά την αναλογία του εν λόγω μέτρου σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ζήτημα που πρέπει να εξετασθεί μόνο στο πλαίσιο της πρώτης περίπτωσης που αναφέρεται στην ανωτέρω σκέψη 80, θεωρώ επίσης ότι ο σκοπός αυτός μπορεί να επιτευχθεί με μέτρο λιγότερο περιοριστικό για την ελευθερία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

83. Πράγματι, όπως υποστηρίζει και η Επιτροπή, θεωρώ ότι ο σκοπός του φορολογικού ελέγχου θα μπορούσε να επιδιωχθεί, παραδείγματος χάρη, μέσω συστήματος προηγούμενης υποχρεωτικής δήλωσης με

πρωτοβουλία του ιδιώτη, επί ποινή κατάλληλων κυρώσεων σε περίπτωση μη τήρησης της διοικητικής αυτής διατύπωσης. Οι πληροφορίες που θα υποβάλλονταν στις φινλανδικές αρχές κατά την προηγούμενη δήλωση θα τους επέτρεπαν να ενημερώνουν το μητρώο αυτοκινήτων που ηλεκτρονικά θα κυκλοφορούσε σε δίκτυο και να καθορίζουν με βεβαιότητα την ημερομηνία έναρξης της χρήσης της ατέλειας. Ωστόσο, η δήλωση αυτή δεν θα προδίκαζε τη δυνατότητα για τις φινλανδικές αρχές να προβλέπουν εύλογη προθεσμία για τη χρήση του αυτοκινήτου με φορολογική ατέλεια, από την ημέρα της προηγούμενης δήλωσης θέσης σε κυκλοφορία.

84. Εξάλλου, σημειωτέον ότι το ατομικό διάβημα εκ μέρους των ιδιωτών να καταθέσουν την οικειοθελή αυτή δήλωση θα ευθυγραμμιζόταν με την ισχύουσα πρακτική της αίτησης άδειας διαμετακόμισης εκ μέρους των ενδιαφερομένων. Εντούτοις, αντίθετα με όσα υποστήριξε η Φινλανδική Κυβέρνηση κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η προηγούμενη δήλωση δεν θα μπορούσε να εξομοιωθεί με την άδεια διαμετακόμισης. Αφενός, παρόμοια δήλωση δεν επηρεάζει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, ενώ η λογική της άδειας διαμετακόμισης βασίζεται σε σύστημα προηγούμενης από την κυκλοφορία άδειας, χωρίς την οποία απαγορεύεται η κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Αφετέρου, όπως τόνισα στη σκέψη 60 των προτάσεών μου, η χορήγηση άδειας διαμετακόμισης επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των αρμοδίων φινλανδικών αρχών, ενώ στο πλαίσιο συστήματος προηγούμενης δήλωσης, οι φινλανδικές αρχές θα περιορίζονταν στην καταχώρηση των πληροφοριών που αφορούν το αυτοκίνητο και τον ιδιοκτήτη ή κάτοχό του στο μητρώο που προβλέπεται προς τούτο.

85. Όσον αφορά τις ενστάσεις που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδική Κυβέρνηση σχετικά με τις ενδεχόμενες δυσκολίες αναφορικά με την εφαρμογή μαζικών οδικών ελέγχων εξαιτίας της κατάργησης της απαίτησης κατοχής άδειας διαμετακόμισης, σημειωτέον, καταρχάς, ότι ενδεχόμενα προβλήματα εσωτερικής οργάνωσης κράτους μέλους δεν δικαιολογούν τη θέσπιση μέτρων πιο περιοριστικών για τις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές. Στη συνέχεια, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η ηλεκτρονική κυκλοφορία σε δίκτυο του μητρώου αυτοκινήτων μεταξύ όλων των αρμοδίων αρχών συνάδει με την απαίτηση ταυτοποίησης των αυτοκινήτων που προορίζονται για ταξινόμηση στη Φινλανδία, χωρίς να απαιτείται προσφυγή σε μαζικούς ελέγχους των αυτοκινήτων που είναι ταξινομημένα στο εξωτερικό. Εξάλλου, η κυκλοφορία αυτή σε δίκτυο υφίσταται ήδη, όπως το επιβεβαίωσε η Δημοκρατία της Φινλανδίας κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

86. Τέλος, πρέπει να προστεθεί ότι το πρόβλημα των οδικών ελέγχων που προβλήθηκε από τη Δημοκρατία της Φινλανδίας υφίσταται εξίσου στο πλαίσιο του υπάρχοντος καθεστώτος της άδειας διαμετακόμισης και αφορά τις περιπτώσεις κατοίκων Φινλανδίας που δεν έχουν ζητήσει την άδεια αυτή. Συναφώς, είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι το σύστημα της προηγούμενης δήλωσης, όντας λιγότερο πιεστικό από το καθεστώς της άδειας διαμετακόμισης, θα μπορούσε να αυξήσει τον αριθμό των κατοίκων που προβαίνουν ενώπιον των φινλανδικών αρχών στην καταχώρηση των απαιτούμενων πληροφοριών και, συνακόλουθα, να μειώσει τις ενδεχόμενες περιπτώσεις καταστρατήγησης του συστήματος, οι οποίες μόνο θα υπέκειντο σε οδικούς ελέγχους.

87. Με βάση τα προεκτεθέντα, θεωρώ ότι η άδεια διαμετακόμισης, όπως προβλέπεται στο διάταγμα 1598/1995, δεν αποτελεί μέτρο ανάλογο με τον σκοπό της αποτελεσματικότητας του φορολογικού ελέγχου που επιδιώκεται από τη Δημοκρατία της Φινλανδίας.

88. Κατά συνέπεια, κατά κύριο λόγο, προτείνω να γίνει δεκτή η προσφυγή λόγω παραβάσεως που ασκήθηκε από την Επιτροπή.

2. Επί της διάρκειας ισχύος της άδειας διαμετακόμισης

89. Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η Επιτροπή θεωρεί, επικουρικά και για την περίπτωση που το Δικαστήριο δεχόταν ότι η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης δικαιολογείται, ότι η επταήμερη διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης αντίκειται, αφ' εαυτής, στα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, δεδομένης της μικρής διάρκειάς της.

90. Η Δημοκρατία της Φινλανδίας αντιτίθεται σε αυτή την επιχειρηματολογία, θεωρώντας ότι η επταήμερη διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης αρκεί για να καταστήσει δυνατό στους ιδιοκτήτες των οικείων αυτοκινήτων να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για την ταξινόμηση του αυτοκινήτου.

91. Καθόσον, όπως προανέφερα, η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης αποτελεί, αφ' εαυτής, περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από τους σκοπούς που προβάλλονται από τη Δημοκρατία της Φινλανδίας, είναι προφανές ότι παρέλκει η εξέταση του σχετικού με τη διάρκεια ισχύος της εν λόγω άδειας ζητήματος. Επομένως, προσεγγίζω την προβληματική αυτή μόνον επικουρικά και για την περίπτωση που το Δικαστήριο δεν ακολουθήσει τις προτάσεις που διατυπώθηκαν ανωτέρω.

92. Συναφώς, η ανάλυση πρέπει να επικεντρωθεί στην επταήμερη προθεσμία που αποτελεί, κατά το γράμμα του άρθρου 48, παράγραφος 3, του διατάγματος 1598/1995, την καταρχήν διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης, χωρίς να εκτιμηθεί η κατ' εξαίρεση τρίμηνη προθεσμία που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, η οποία δεν αποτελεί αντικείμενο της προσφυγής της Επιτροπής.

93. Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, με τη λήξη της επταήμερης διάρκειας ισχύος της άδειας διαμετακόμισης, ο κάτοχος του αυτοκινήτου οφείλει να προβεί στην ταξινόμησή του ή, σε αντίθετη περίπτωση, να ακινητοποιήσει το αυτοκίνητο.

94. Τούτο καθιστά δυνατή την εξομοίωση της διάρκειας ισχύος της άδειας διαμετακόμισης με την προθεσμία εντός της οποίας ο ιδιώτης πρέπει να προβεί στην ταξινόμηση του αυτοκινήτου του.

95. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, ακόμη και ελλείψει σχετικής κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να θεσπίσουν προθεσμία τόσο βραχεία ώστε να καθίσταται αδύνατη ή εξαιρετικά δυσχερής η τήρηση των επιβαλλομένων υποχρεώσεων, λαμβανομένων υπόψη των αναγκαίων διατυπώσεων [24].

96. Στην προκειμένη περίπτωση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκαίων διατυπώσεων για την ταξινόμηση αυτοκινήτου στη Φινλανδία, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης των φινλανδικών φορολογικών αρχών ως προς το καταβλητέο ποσό του τέλους ταξινόμησης, που, καθ' ομολογία της ίδιας της Δημοκρατίας της Φινλανδίας, δεν μπορεί να εκδοθεί εντός επταήμερης προθεσμίας, η προβλεπόμενη από το άρθρο 48, παράγραφος 3, του διατάγματος 1598/1995, προθεσμία είναι υπερβολικά βραχεία και υπερβαίνει προφανώς το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων από τη φινλανδική ρύθμιση σκοπών.

97. Συναφώς, το γεγονός ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας έχει προσθέσει, προσωρινά, από την 1η Ιανουαρίου 2004, νέα παράγραφο 5 στο άρθρο 48 του διατάγματος 1598/1995 με σκοπό να παρατείνει, κατ' εξαίρεση, την προθεσμία από επτά ημέρες σε τρεις μήνες αποδεικνύει ότι θεωρεί ότι προθεσμία μεγαλύτερη από επτά ημέρες μπορεί να οδηγήσει εξίσου αποτελεσματικά στην επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών.

98. Βάσει των προεκτεθέντων, προτείνω να γίνει δεκτό ότι η επταήμερη διάρκεια ισχύος της άδειας διαμετακόμισης είναι δυσανάλογη.

99. Επομένως, προτείνω στο Δικαστήριο, επικουρικά και στην περίπτωση που θα γινόταν δεκτό ότι η απαίτηση κατοχής άδειας διαμετακόμισης δικαιολογείται, να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας, προβλέποντας, με το διάταγμα 1598/1995, επταήμερη διάρκεια ισχύος της εν λόγω άδειας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 28 ΕΚ.

VI — Επί των δικαστικών εξόδων

100. Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε την καταδίκη της Δημοκρατίας της Φινλανδίας και ότι, κατά τη γνώμη μου, οι κυριότεροι ισχυρισμοί της Δημοκρατίας της Φινλανδίας δεν πρέπει να γίνουν δεκτοί, πρέπει αυτή να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

24 — Απόφαση Cura Anlagen, όπ.π., σκέψη 46.

VII — Πρόταση

101. Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο:

— να διαπιστώσει ότι η Δημοκρατία της Φινλανδίας, απαιτώντας άδεια διαμετακόμισης για τη θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί και χρησιμοποιούνται νόμιμα σε άλλο κράτος μέλος, όπως προβλέπεται από το διάταγμα, της 18ης Δεκεμβρίου 1995, περί της ταξινόμησης αυτοκινήτων (asetus ajoneuvojen rekisteroinnista 1598/1995), παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 28 ΕΚ.

— να καταδικάσει τη Δημοκρατία της Φινλανδίας στα δικαστικά έξοδα.