

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
GIUSEPPE TESAURO

της 20ής Φεβρουαρίου 1997 *

1. Τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε στο Δικαστήριο το Länsrätten i Stockholms län αφορούν την ερμηνεία της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους¹, καθώς και των άρθρων 30 και 36 της Συνθήκης ΕΚ.

Το εθνικό δικαστήριο επιδιώκει ιδίως να διευκρινιστεί αν μία εθνική διάταξη, η οποία εξαρτά την ταξινόμηση των οχημάτων με κινητήρα από την προσκόμιση εθνικού πιστοποιητικού, το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωσή τους προς τις εθνικές διατάξεις που εφαρμόζονται όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα, ενώ τα εν λόγω οχήματα είναι εφοδιασμένα με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως, είναι συμβατή προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, αν η εν λόγω διάταξη συνιστά, εντούτοις, μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος με ποσοτικό περιορισμό.

Η κοινοτική και η εθνική ρύθμιση

2. Προκειμένου να καταστεί δυνατή μια καλύτερη κατανόηση του περιεχομένου των

προδικαστικών ερωτημάτων που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, είναι σκόπιμο να υπομνησθούν, καταρχάς, οι συναφείς με τον τομέα ρυθμίσεις, τόσο η κοινοτική όσο και η εθνική ρύθμιση.

Η κοινοτική ρύθμιση

3. Η κοινοτική ρύθμιση στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα αποτελείται από μία οδηγία-πλαίσιο και περίπου 45 «επιμέρους» οδηγίες. Το σύνολο των διατάξεων που περιλαμβάνονται στις εν λόγω οδηγίες, με τις οποίες επήλθε εξαντλητική εναρμόνιση των τεχνικών κανόνων και των κανόνων λειτουργίας του εν λόγω τομέα, κατέστησε δυνατή τη θέση σε ισχύ ενός συστήματος κοινοτικής εγκρίσεως όσον αφορά τα οχήματα τύπου M1², κατηγορία στην οποία υπάγεται το όχημα που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαφοράς. Η εφαρμογή του, η οποία είχε αφηθεί στη διάκριση των διαφόρων κατασκευαστών για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 1993 έως 31 Δεκεμβρίου 1995, κατέστη υποχρεωτική από την 1η Ιανουαρίου 1996. Από την ημερομηνία αυτή, συνεπώς, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εφαρμόζουν και να τηρούν τη διαδικασία κοινοτικής εγκρίσεως τύπου.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.
1 — ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46.

2 — Πρόκειται για οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και φέρουν κατ' ανώτατο όριο, εκτός της θέσεως του οδηγού, έως οκτώ θέσεις καθήμενων.

Η οδηγία-πλαίσιο στον τομέα αυτό είναι ακριβώς η οδηγία 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992³. Η οδηγία αυτή καθορίζει τη διαδικασία κοινοτικής εγκρίσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, είτε κατασκευάζονται σε ένα είτε σε περισσότερα στάδια, καθώς και της εγκρίσεως των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για χρήση σε τέτοιου είδους οχήματα και ρυμουλκούμενα (άρθρο 1). Η αίτηση εγκρίσεως ενός οχήματος, η οποία πρέπει να υποβληθεί μόνο σε ένα κράτος μέλος, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή στην αρμόδια για τις εγκρίσεις τύπου αρχή και συνοδεύεται από ειδικά απαιτούμενα έγγραφα· μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία η έγκριση τύπου είτε χορηγείται είτε απορρίπτεται, το πακέτο πληροφοριών σε σχέση με κάθε επιμέρους οδηγία τίθεται στη διάθεση της αρμόδιας για τις εγκρίσεις τύπου αρχής (άρθρο 3, παράγραφος 1). Οι αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει υποβληθεί η αίτηση συμπληρώνουν πιστοποιητικό εγκρίσεως με το οποίο πιστοποιείται ότι ο τύπος του οικείου οχήματος είναι σύμφωνος προς τις περιλαμβανόμενες στον φάκελο πληροφοριών πληροφορίες και πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις των επιμέρους οδηγιών (άρθρο 4, παράγραφος 1). Συνεπώς, η κοινοτική έγκριση τύπου πιστοποιεί ότι ο τύπος του οικείου οχήματος είναι σύμφωνος προς όλες τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει εκάστη των επιμέρους οδηγιών.

Το πιστοποιητικό συμμορφώσεως εκδίδεται, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, από τον κατασκευαστή για κάθε όχημα της σειράς και πιστοποιεί ότι το εν λόγω όχημα είναι σύμφωνο προς τον εγκεκριμένο τύπο. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, το οποίο είναι λυσιτελές για την παρούσα υπόθεση, προ-

βλέπει επιπλέον ότι «τα κράτη μέλη χορηγούν άδεια κυκλοφορίας, επιτρέπουν την πώληση ή θέση σε λειτουργία νέων οχημάτων βάσει της κατασκευής και λειτουργίας τους, μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως». Η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου 7 προβλέπει ότι, «εάν κάποιο κράτος μέλος διαπιστώσει ότι οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες συγκεκριμένου τύπου ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια αν και συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως ή φέρουν κατάλληλο σήμα, μπορεί, για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών, να αρνηθεί τη χορήγηση αδειάς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών ή να απαγορεύσει την πώληση ή θέση σε λειτουργία στο έδαφός του τέτοιων οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων. Ενημερώνει αμέσως τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή δηλώνοντας τους λόγους στους οποίους βασίστηκε η απόφασή του. Εάν το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου αμφισβητήσει τον προβαλλόμενο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη επιδιώκουν τη ρύθμιση της διαφοράς. Η Επιτροπή τηρείται ενήμερη και, ενδεχομένως, οργανώνει κατάλληλες διαβουλεύσεις με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας»⁴.

Σε περίπτωση μη συμμορφώσεως ενός οχήματος προς τον εγκεκριμένο τύπο, το κράτος μέλος το οποίο προέβη στην έγκριση οφείλει να λάβει τα μέτρα που θεωρεί τα πλέον σκόπιμα και τα οποία μπορούν να φθάσουν μέχρι την απόσυρση εγκρίσεως τύπου (άρθρο 11, παράγραφος 2). Εάν τα άλλα κράτη μέλη έχουν αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση ενός

3 — ΕΕ L 225, σ. 1.

4 — Ανάλογη διαδικασία προβλέπεται, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, για τη χορήγηση της εγκρίσεως τύπου.

οχήματος προς τον εγκεκριμένο τύπο, μπορούν μόνο να ζητήσουν από το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου να προβεί σε επαλήθευση (άρθρο 11, παράγραφος 3).

4. Για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας, συναφής είναι επίσης η οδηγία 70/220/CEE του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών αφορωσών στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσεως του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με τους οποίους είναι εφοδιασμένα τα οχήματα με κινητήρα⁵. Η «επιμέρους» αυτή οδηγία ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι «τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνηθούν την έγκριση ΕΟΚ ούτε την έγκριση από εθνικής πλευράς ενός οχήματος για λόγους που αφορούν στη μόλυνση του αέρος από τα αέρια που προέρχονται από τον κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη με την οποία είναι εφοδιασμένο το όχημα αυτό», αν το όχημα ανταποκρίνεται σε ορισμένες προδιαγραφές (άρθρο 2). Η ίδια οδηγία, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 91/441/ΕΟΚ⁶, προβλέπει επιπλέον ότι «τα συστατικά μέρη του οχήματος που πιθανόν επηρεάζουν τις εκπομπές του σωλήνα εξαγωγής και τις εξατμιστικές εκπομπές πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συναρμολογούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας και παρά τις δονήσεις στις οποίες μπορεί να υπόκειται το όχημα, να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας. Τα τεχνικά μέτρα που λαμβάνονται από τον κατασκευαστή πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιβεβαιώνεται ότι οι εκπομπές του σωλήνα εξαγωγής και οι εξατμιστικές εκπομπές υπόκεινται σε αποτελεσματικούς περιορισμούς, σύμφωνα με τις διατάξεις

της παρούσας οδηγίας, κατά τη συνήθη περίοδο ζωής του οχήματος και υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας. Οι διατάξεις αυτές για τις εκπομπές των αγωγών εξόδου θεωρείται ότι ικανοποιούνται αν συμφωνούν με τις διατάξεις των σημείων 5.3.1.4 και 7.1.1.1 αντίστοιχα» (σημείο 5.1.1 του παραρτήματος 1).

Η εθνική ρύθμιση

5. Σύμφωνα με το άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, σημείο 9, του σουηδικού νόμου περί της ταξινόμησεως των οχημάτων (bilregisterkungörelsen), η ταξινόμηση εξαρτάται από την προσκόμιση, εκτός του κοινοτικού πιστοποιητικού συμμορφώσεως, και ενός εθνικού πιστοποιητικού συμμορφώσεως. Ένα τέτοιο πιστοποιητικό, εκδοθέν από τον Σουηδό εισαγωγέα, πρέπει να πιστοποιεί ότι η κατηγορία κινητήρων, στην οποία ανήκει το εν λόγω όχημα, έχει λάβει άδεια η οποία πιστοποιεί ότι ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις που καθορίζει η σουηδική κανονιστική απόφαση περί των εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα (Bilavgasförordningen· στο εξής: BAF). Η αίτηση πιστοποιητικού πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή ενόψει της κυκλοφορίας ενός νέου μοντέλου αυτοκινήτου και ισχύει για μια «κατηγορία κινητήρων», δηλαδή για μια κατηγορία οχημάτων με παρόμοιο κινητήρα (άρθρο 2 της BAF). Ο κατασκευαστής επιλέγει ο ίδιος την κατηγορία κινητήρων, στην οποία το νέο μοντέλο αυτοκινήτου θα καταταγεί. Οι προϋποθέσεις της BAF θεωρούνται ότι έχουν πληρωθεί όταν η κατηγορία κινητήρων, στην οποία ανήκει το οικείο όχημα, έχει λάβει άδεια προερχόμενη από μια αρχή εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (άρθρο 6, δεύτερο εδάφιο, της BAF).

5 — ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 68.

6 — ΕΕ 1991, L 242, σ. 1.

Όταν ένα όχημα είναι εφοδιασμένο με κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως, η σουηδική κανονιστική ρύθμιση επιβάλλει, συνεισώς, μόνο τη μετατροπή του εν λόγω πιστοποιητικού σε εθνικό πιστοποιητικό, υπό την έννοια ότι δεν προβλέπονται συμπληρωματικοί έλεγχοι αποσκοπούντες να επαληθεύσουν, συγκεκριμένα, ότι το οικείο όχημα ανταποκρίνεται στις σουηδικές προδιαγραφές όσον αφορά τη μόλυνση από εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα. Η χορήγηση του εθνικού πιστοποιητικού εξαρτάται επίσης από την υποβολή ειδικού φακέλου, ο οποίος συμπίπτει σε μεγάλο βαθμό με εκείνον που έχει ήδη προσκομισθεί από τον κατασκευαστή προκειμένου να λάβει την κοινοτική έγκριση τύπου, καθώς και από την πληρωμή 32 330 σουηδικών κορόνων (SKR) ετησίως ανά κατηγορία κινητήρων⁷, στις οποίες προστίθεται τέλος 25 SKR ανά πωλούμενο όχημα, καθώς και 75 SKR, επίσης ανά όχημα, και οι οποίες πρέπει να καταβάλλονται στο Γραφείο για την προστασία της φύσεως, ως χρηματοδότηση της σουηδικής διαδικασίας εγκρίσεως τύπου που αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

6. Η υποχρέωση περί εθνικού πιστοποιητικού συνδέεται με το σουηδικό σύστημα ελέγχου των οχημάτων και ευθύνης του κατασκευαστή. Όλοι οι κατασκευαστές που προτίθενται να εμπορευθούν οχήματα στο σουηδικό έδαφος οφείλουν να δεσμευθούν ότι θα αναλάβουν δωρεάν την επιδιόρθωση των οχημάτων τα οποία, κατά τη διάρκεια επισήμου ελέγχου⁸, δεν θα ανταποκρίνο-

νται πλέον στους κανόνες περί εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα. Εντούτοις, η δέσμευση αυτή δεν ισχύει για τα οχήματα ιδιωτών τα οποία είναι άνω των πέντε ετών ή έχουν διατρέξει άνω των 80 000 km. Σε περίπτωση σοβαρότερου ελαττώματος, μπορεί να υποχρεωθεί ο κατασκευαστής να αλλάξει ιδίως εξόδους ορισμένα μέρη του συστήματος κατά της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορεί να υποχρεωθεί να ανακαλέσει όλα τα οχήματα ίδιου τύπου (διαδικασία καλούμενη recall). Προκειμένου να εξασφαλίσει την καλή εκτέλεση των εν λόγω υποχρεώσεων, η σουηδική κανονιστική ρύθμιση επιβάλλει στους κατασκευαστές οχημάτων που κατασκευάστηκαν στο εξωτερικό να ορίζουν επίσημο αντιπρόσωπο στη Σουηδία.

Τέλος, το εθνικό σουηδικό πιστοποιητικό και το σχετικό προς τούτο μητρώο έχουν ακριβώς ως σκοπό την κατάταξη των οχημάτων σε μια κατηγορία κινητήρων, πράγμα το οποίο θα καθιστά δυνατό στις αρμόδιες αρχές να διαθέτουν τις αναγκαίες πληροφορίες ως προς τα ελαττωματικά οχήματα — όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους προς τους κανόνες που έχουν εφαρμογή επί των εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα — που ανήκουν στην ίδια κατηγορία κινητήρων, πληροφορίες οι οποίες θεωρούνται αναγκαίες για να επισύρουν την ευθύνη του κατασκευαστή.

7 — Η άδεια, η οποία ισχύει για μία κατηγορία κινητήρων, πρέπει πράγματι να ζητείται κάθε έτος.

8 — Εκτός του ετησίου τεχνικού ελέγχου, υποχρεωτικού για τα παλαιότερα των τριών ετών οχήματα, τα οχήματα μπορούν να υποβληθούν σε ένα πολύ πιο εμπειριστικό έλεγχο, πραγματοποιούμενο από το σουηδικό Γραφείο για την προστασία της φύσεως, όσον αφορά την ποιότητα του συστήματος κατά της ρυπάνσεως. Το Γραφείο αυτό προβαίνει πράγματι περιοδικώς στον έλεγχο, ενόψει των προβλεπόμενων από την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση απαιτήσεων, ενός δείγματος οχημάτων που ανήκουν στην ίδια κατηγορία κινητήρων. Στην περίπτωση κατά την οποία ο έλεγχος αυτός αποκαλύπτει ελαττώματα στα εν λόγω οχήματα, ο οικείος κατασκευαστής υποχρεούται να λάβει τα αναγκαία μέτρα, όσον αφορά όλα τα οχήματα που ανήκουν στην ίδια κατηγορία κινητήρων.

Τα πραγματικά περιστατικά και τα προδικαστικά ερωτήματα

7. Με απόφαση της 24ης Μαΐου 1995, η Länsstyrelsen i Stockholms län (διεύθυνση της διοικητικής διαρρέσεως περιοχής Στοκχόλμης) απέρριψε την αίτηση που υπέβαλε η

εταιρία VAG Sverige AB, περί ταξινομήσεως οχήματος τύπου Audi A 4. Η απόρριψη αυτή αιτιολογήθηκε με το γεγονός ότι, παρ' όλον ότι το οικείο όχημα ήταν εφοδιασμένο με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως, το προβλεπόμενο από το προπαρατεθέν άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, σημείο 9, εθνικό πιστοποιητικό, δηλαδή το πιστοποιητικό με το οποίο πιστοποιείται ότι η κατηγορία κινητήρων στην οποία ανήκει το οικείο όχημα ανταποκρίνεται στις καθορισμένες από την BAF προϋποθέσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα, δεν είχε προσκομισθεί.

προς το άρθρο 30 της Συνθήκης της Ρώμης η εν λόγω απαίτηση ή συνιστά "μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος";

- 3) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί καταφατική απάντηση και αν στο ερώτημα 2 δοθεί απάντηση υπό την έννοια ότι το μέτρο πρέπει να θεωρηθεί ως "μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος", μπορεί η σουηδική απαίτηση περί προσκομίσεως ενός τέτοιου πιστοποιητικού να εξακολουθήσει να υφίσταται βάσει του άρθρου 36;»

Η VAG Sverige AB άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Länsrätten i Stockholms län, ισχυριζόμενη, μεταξύ άλλων, ότι η ερμηνεία στην οποία προέβη η Länsstyrelsen i Stockholms län ήταν αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο, ιδίως προς την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, που αφορά τη διαδικασία εγκρίσεως τύπου των οχημάτων με κινητήρα.

8. Εκτιμώντας ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου ήταν αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς, το εθνικό δικαστήριο αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως. Τα υποβληθέντα ερωτήματα έχουν ως εξής:

«1) Συμβιβάζεται προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως έχει τροποποιηθεί πλέον προσφάτως, η απαίτηση (σουηδικού) πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από το άρθρο 12, πρώτο εδάφιο, σημείο 9, της bilregisterkungörelsen;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα 1, συμβιβάζεται

Το πρώτο ερώτημα

9. Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, επομένως, αν οι συναφείς διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν επί του παρόντος, απαγορεύουν εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία επιβάλλει, για την ταξινόμηση, την υποβολή εθνικού πιστοποιητικού το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωση του οικείου οχήματος προς μια κατηγορία κινητήρων για την οποία έχει ληφθεί άδεια αποδεικνύουσα ότι αυτή ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις που επιβάλλει η εθνική κανονιστική ρύθμιση όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα: αυτό δε, παρόλον ότι το οικείο όχημα είναι εφοδιασμένο με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως.

Επομένως, πρέπει να διευκρινιστεί αν η διαδικασία εγκρίσεως τύπου που προβλέπεται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ — και, μαζί με αυτήν, το πιστοποιητικό συμμορφώσεως που εκδίδεται από τον κατασκευαστή — αφήνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εξαρτούν την ταξινόμηση των οχημάτων από εθνικές διαδικασίες και/ή εθνικά πιστοποιητικά.

10. Αρχίζω με τη διαπίστωση ότι η εφαρμοστέα κοινοτική κανονιστική ρύθμιση είναι εντελώς σαφής:

α) τα κράτη μέλη προβαίνουν στην ταξινόμηση των νέων οχημάτων ή επιτρέπουν την πώλησή τους ή τη θέση τους σε λειτουργία «μόνον εφόσον συνοδεύονται από ισχύον πιστοποιητικό συμμορφώσεως» (άρθρο 7, παράγραφος 1).

β) τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν την ταξινόμηση, την πώληση ή τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων που συνοδεύονται από ισχύοντα πιστοποιητικά συμμορφώσεως παρά μόνον αν πρόκειται για οχήματα τα οποία «ενέχουν σοβαρό κίνδυνο για την οδική ασφάλεια» και, εν πάση περιπτώσει, για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι μηνών, κατά τη διάρκεια του οποίου, εάν το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση τύπου αμφισβητήσει τους προβλεπόμενους κινδύνους για την οδική ασφάλεια, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη οφείλουν να βρουν μία λύση υπό τον έλεγχο της Επιτροπής (άρθρο 7, παράγραφος 3).

Εν ολίγοις, η δυνατότητα αρνήσεως της ταξινόμησης ενός οχήματος εφοδιασμένου με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό περιορίζεται σε περίοδο έξι μηνών και αναγνωρίζεται μόνο για λόγους απτομένους της οδικής ασφάλειας. Εξάλλου, τα κράτη μέλη τα οποία λαμβάνουν μια τέτοια απόφαση οφείλουν αμέσως να ειδοποιούν τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Εκτός της περιπτώσεως αυτής, οι διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ δεν προβλέπουν καμία δυνατότητα αρνήσεως της ταξινόμησης

οχημάτων εφοδιασμένων με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως και, ακόμη λιγότερο, εξαρτήσεώς της από άλλες προϋποθέσεις ή άλλες αποδείξεις. Συνεπώς, το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με το εν λόγω πιστοποιητικό *πρέπει* να ταξινομούνται.

11. Όμως, στην παρούσα περίπτωση, οι λόγοι της μη ταξινόμησης, το υπενθυμίζω, οφείλονται ακριβώς στην έλλειψη εθνικού πιστοποιητικού το οποίο να πιστοποιεί ότι το εν λόγω όχημα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις εθνικού νόμου περί των εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα. Επομένως, εν προκειμένω έχουμε μία αίτηση — που, επιπλέον, γίνεται κατά τρόπο συστηματικό — η οποία δεν οφείλεται σε λόγους απτομένους της οδικής ασφάλειας και η οποία, συνεπώς, δεν εμπίπτει κατά κανένα τρόπο στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7, παράγραφος 3.

Τα παρατεθέντα στοιχεία αρκούν για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ απαγορεύει την εφαρμογή εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως, όπως αυτή για την οποία πρόκειται στην παρούσα υπόθεση. Επιπλέον, τονίζω ότι η «επιμέρους» οδηγία 70/220/ΕΟΚ, που αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα, δεν προσθέτει τίποτε περισσότερο συναφώς, δεδομένου ότι η διαδικασία κοινοτικής εγκρίσεως τύπου, όπως προβλέπεται από την οδηγία 70/156/ΕΟΚ, επιβάλλει να πληρούνται όλες οι τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται από τις επιμέρους οδηγίες, συμπεριλαμβανομένης εκείνης περί των εκπομπών καυσαερίων από τα αυτοκίνητα. Εξάλλου, όπως η ίδια η Σουηδική Κυβέρνηση ισχυρίσθηκε κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, οι συναφείς εθνικοί κανόνες δεν είναι αυστηρότεροι

από τους κοινοτικούς κανόνες, αλλά είναι κατ' ουσίαν πανομοιότυποι, όπως αποδεικνύεται από το γεγονός ότι το εθνικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως δεν εξαρτάται από συμπληρωματικούς ελέγχους.

12. Στην πραγματικότητα, η εν λόγω εθνική κανονιστική ρύθμιση ανταποκρίνεται μάλλον στην απαίτηση διασφάλισης της ευθύνης του κατασκευαστή, ιδίως η λειτουργία της διαδικασίας ανακλήσεως (recall). Η απαίτηση αυτή δεν μπορεί πάντως να τροποποιήσει τα δεδομένα του προβλήματος, εφόσον δεν αμφισβητείται ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ δεν δέχεται, εκτός της περιπτώσεως και εντός των ορίων που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 3, τη δυνατότητα αποκλεισμού ή έστω καθυστέρησης της ταξινόμησεως οχημάτων εφοδιασμένων με ισχύον κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως.

Επιπλέον, παρατηρώ ότι η εν λόγω απαίτηση προστατεύεται ήδη από την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση, τουλάχιστον στο μέτρο που ανταποκρίνεται, σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρέσχε η Σουηδική Κυβέρνηση, στην ανάγκη παρεμβάσεως ως προς τα οχήματα που είναι ήδη σε κυκλοφορία αλλά για τα οποία αποδεικνύεται, κατά τον περιοδικό έλεγχο του Γραφείου για την προστασία της φύσεως, ότι δεν ανταποκρίνονται πλέον στους κανόνες που εφαρμόζονται ως προς τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα⁹. Πράγματι, η οδηγία 70/156/ΕΟΚ σίγουρα δεν έχει κενό ως προς το σημείο αυτό: το άρθρο 11 της οδηγίας αυτής λαμβάνει σαφώς υπόψη την περι-

πτωση κατά την οποία η μη συμμόρφωση προς τον εγκεκριμένο τύπο επέρχεται μετά τη θέση σε κυκλοφορία του οικείου οχήματος, προβλέποντας ότι το κράτος μέλος το οποίο χορήγησε την έγκριση είναι αυτό που πραγματοποιεί τους αναγκαίους συγκεκριμένους ελέγχους και λαμβάνει τα μέτρα που επιβάλλονται, τα οποία μπορούν να φθάσουν μέχρι την απόσυρση της εγκρίσεως τύπου.

13. Τέλος, δεν θεωρώ ότι η ανάγκη διασφάλισης της ευθύνης του κατασκευαστή, ακόμη και αν αυτή συνδέεται — έστω και έμμεσα — με ανησυχίες περιβαλλοντικού χαρακτήρα, μπορεί να ξετάζεται αυτοτελώς στο πλαίσιο εναρμονισμένου συστήματος, όπως αυτό για το οποίο πρόκειται στην παρούσα υπόθεση. Εξάλλου, δεν μπορώ να φανταστώ πώς θα μπορούσε το εν λόγω σύστημα να καταλήξει στην άρνηση της ευθύνης του κατασκευαστή, ο οποίος μπορεί ασφαλώς να αναγνωρισθεί ήδη μέσω του πιστοποιητικού συμμορφώσεως και του οποίου η ευθύνη μπορεί κάλλιστα να γεννηθεί — όπως ευλόγως μπορεί να εικασθεί — ανεξαρτήτως ενδεχομένης, υπό την έννοια αυτή γραπτής δεσμεύσεως εκ μέρους του.

14. Πρέπει ακόμη να ληφθεί ότι, επίσης, δεν θεωρώ ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η θέση της Σουηδικής Κυβερνήσεως, σύμφωνα με την οποία, κατά την προσχώρηση, η Κοινότητα επέτρεψε στο Βασίλειο της Σουηδίας να διατηρήσει την εν λόγω κανονιστική ρύθμιση. Ως προς το σημείο αυτό, αρκεί να τονισθεί εδώ ότι η δήλωση επί της οποίας στηρίζεται η Σουηδική Κυβέρνηση περιορίζεται στην επιβεβαίωση ότι οι οικείες οδηγίες «δεν αποκλείουν την ενδεχόμενη διατήρηση της διαδικασίας ανακλήσεως που ισχύει στη Σουηδία, τηρώντας τις κοινοτικές οδηγίες σχετικά με την ευθύνη και την ασφάλεια. Η Κοινότητα είναι διατεθειμένη να διευκρινίσει εν ανάγκη το ζήτημα

⁹ — Πράγματι, ως προς το σημείο αυτό υπενθυμίζω ότι θεωρούνται τηρηθείσες οι τεχνικές προδιαγραφές στον τομέα των καυσαερίων από τα αυτοκίνητα, οι οποίες προβλέπονται από την οδηγία 70/220/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 91/441/ΕΟΚ, πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα τη χορήγηση της εγκρίσεως τύπου, λαμβάνοντας επίσης υπόψη, ακριβώς, τη συνήθη διάρκεια ζωής ενός οχήματος υπό κανονικές συνθήκες χρήσεως.

αυτό κατά τη διάρκεια των συζητήσεων με τους Σουηδούς εμπειρογνώμονες»¹⁰.

Η προπατατεθείσα δήλωση, πολύ απέχουσα από το να επιτρέπει τη διατήρηση σε ισχύ της εν λόγω εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως, περιορίζεται συνεπώς στο να αφήσει ανοικτή μια δυνατότητα διαπραγματεύσεως ως προς το σημείο αυτό. Πάντως, αρκεί εν προκειμένω να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι δηλώσεις που περιλαμβάνονται σε πρακτικά έχουν περιορισμένη αξία, υπό την έννοια ότι δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη «για την ερμηνεία διατάξεως του παραγωγού δικαίου, εφόσον (...) το περιεχόμενό [τους] δεν απαντάται στο κείμενο της επίδικης διάταξης και υπό την έννοια αυτή στερείται νομικής σημασίας»¹¹.

15. Το άρθρο 112 της Πράξεως Προσχωρήσεως προβλέπει ρητώς τη δυνατότητα μεταβατικής περιόδου τεσσάρων ετών, από την ημερομηνία προσχωρήσεως, προκειμένου να προσαρμοσθεί η εθνική κανονιστική ρύθμιση στις πράξεις κοινοτικού δικαίου που απαριθμούνται λεπτομερώς στο παράρτημα XII της Πράξεως Προσχωρήσεως. Το παράρτημα αυτό δεν αναφέρει πάντως ούτε την οδηγία 70/156/ΕΟΚ ούτε την οδηγία 70/220/ΕΟΚ: αυτό σημαίνει ότι το Βασίλειο της Σουηδίας δεν στηρίχθηκε καν στη δυνατότητα να επωφεληθεί, όσον αφορά τις προπαρατεθείσες οδηγίες, μιας μεταβατικής περιόδου και ότι, συνεπώς, από της προσχωρήσεως ήταν υποχρεωμένο να τηρήσει το κοινοτικό *κεκτημένο* στον συγκεκριμένο τομέα.

10 — Δήλωση της 27ης Μαΐου 1993, όπως αναφέρεται στα πρακτικά της πέμπτης συνόδου Υπουργών της 21ης Δεκεμβρίου 1993.

11 — Απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-292/89, Antonissen (Συλλογή 1991, σ. I-745, σκέψη 18).

Το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα

16. Λαμβάνοντας υπόψη το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξα όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, προφανώς, δεν είναι αναγκαίο να δοθεί απάντηση ούτε στο δεύτερο ούτε στο τρίτο ερώτημα. Εξάλλου, είναι εντελώς πρόδηλο ότι η απαίτηση εθνικού πιστοποιητικού συμμορφώσεως συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος με ποσοτικό περιορισμό και, ως τέτοιο, απαγορεύεται από το άρθρο 30 της Συνθήκης. Ούτε η Σουηδική Κυβέρνηση, η οποία εντούτοις επικαλέσθηκε συναφώς τη νομολογία *Keck* και *Mithouard*¹² κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση — στην πραγματικότητα, χωρίς μεγάλη πεποίθηση και χωρίς κανένα έρεισμα — το αμφισβητεί. Το ασύμβατο προς το άρθρο 30 δύσκολα, εξάλλου, μπορεί να αμφισβητηθεί, δεδομένου ότι η επίμαχη κανονιστική ρύθμιση: α) απαιτεί την προσκόμιση συμπληρωματικού εγγράφου και την ύπαρξη επισήμου αντιπροσώπου στη Σουηδία· β) έχει ως συνέπεια, εκτός της πληρωμής των μη αμελητέων ποσών, την καθυστέρηση της ταξινόμησεως για οκτώ περίπου εβδομάδες.

Υπό τις συνθήκες αυτές, μπορώ μόνο να θεωρήσω ως απολύτως αλυσιτελές το γεγονός ότι δεν πραγματοποιήθηκαν συμπληρωματικοί έλεγχοι και ότι πρόκειται, κατ' ουσίαν, για απλή μετατροπή του κοινοτικού πιστοποιητικού σε εθνικό πιστοποιητικό. Υπενθυμίζω, πράγματι, ότι η σχετική νομολογία είναι σαφής, υπό την έννοια ότι ακόμη και η χορήγηση άμεσης και αυτόματης αδείας είναι αντίθετη προς το άρθρο

12 — Απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-267/91 και C-268/91 (Συλλογή 1993, σ. I-6097).

30: μία θεμελιώδης ελευθερία, την οποία εγγυάται η Συνθήκη, δεν μπορεί πράγματι να εξαρτάται από τη συμφωνία της διοικήσεως, ανεξαρτήτως του αν αυτή έχει συνάφως μία κατά το μάλλον ή ήττον διακριτική εξουσία¹³.

17. Εξάλλου, αντιθέτως προς ότι υποστήριξε η Σουηδική Κυβέρνηση, στην παρούσα υπόθεση δεν υφίσταται καμία εξαίρεση δυναμένη να δικαιολογήσει το επίμαχο μέτρο. Ως προς το σημείο αυτό, αρκεί πράγματι να υπομνησθεί ότι η επίκληση του άρθρου 36 «δεν είναι πλέον δυνατή οσάκις οι κοινοτικές οδηγίες προβλέπουν την εναρμό-

νιση των αναγκαίων μέτρων για την πραγματοποίηση του ειδικού σκοπού που θα επιδίωκε η επίκληση του άρθρου 36»¹⁴.

Στην παρούσα υπόθεση, δεν χρειάζεται καν να υπομνησθεί ότι η συναφής κοινοτική ρύθμιση είναι εξαντλητική. Όπως ήδη απέδειξα, η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνεται από την ίδια τη σουηδική κανονιστική ρύθμιση, η οποία δεν εξαρτά τη χορήγηση του επίμαχου πιστοποιητικού από συμπληρωματικό έλεγχο αποσκοπούντα στην επαλήθευση της τηρήσεως των κανόνων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος.

Πρόταση

18. Υπό το φως των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα, που υπέβαλε το *Länsrätten i Stokholms län*, ως εξής:

«1) Η οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύει εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία εξαρτά την ταξινόμηση των οχημάτων με κινητήρα, που είναι εφοδιασμένα με έγκυρο κοινοτικό πιστοποιητικό συμμορφώσεως, από την προσκόμιση εθνικού πιστοποιητικού, το οποίο πιστοποιεί τη συμμόρφωση προς τις εθνικές απαιτήσεις σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων από τα αυτοκίνητα.

2) Λαμβάνοντας υπόψη την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα παρέλκει».

13 — Βλ., για παράδειγμα, την απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 1983, 124/81, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (Συλλογή 1983, σ. 203, σκέψη 18).

14 — Απόφαση της 23ης Μαΐου 1996, C-5/94, Hedley Lomas (Συλλογή 1996, σ. I-2553, σκέψη 18).