



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)

της 15ης Οκτωβρίου 2015 \*

«Προδικαστική παραπομπή — Άρθρα 49 ΣΛΕΕ και 51 ΣΛΕΕ — Ελευθερία εγκαταστάσεως — Οδηγία 2006/123/ΕΚ — Πεδίο εφαρμογής — Υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά — Οδηγία 2009/40/ΕΚ — Πρόσβαση στις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων — Άσκηση από ιδιωτικό οργανισμό — Δραστηριότητες που συνδέονται με την άσκηση δημοσίας εξουσίας — Καθεστώς χορηγήσεως προηγούμενης άδειας — Επιτακτικοί λόγοι γενικού συμφέροντος — Οδική ασφάλεια — Εδαφική κατανομή — Ελάχιστη απόσταση μεταξύ κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων — Μέγιστο μερίδιο αγοράς — Δικαιολόγηση — Δυνατότητα επιτεύξεως του επιδιωκόμενου σκοπού — Συνέπεια — Αναλογικότητα»

Στην υπόθεση C-168/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal Supremo (Ισπανία) με απόφαση της 20ής Μαρτίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Απριλίου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

**Grupo Itevelesa SL,**

**Applus Iteuve Technology,**

**Certio ITV SL,**

**Asistencia Técnica Industrial SAE**

κατά

**OCA Inspección Técnica de Vehículos SA,**

**Generalidad de Cataluña,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Silva de Lapuerta, πρόεδρο του πρώτου τμήματος, προεδρεύουσα του δευτέρου τμήματος, J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev (εισηγητή), Κ. Λυκούργου και J.-C. Bonichot, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Wahl

γραμματέας: L. Carrasco Marco, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Μαρτίου 2015,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Grupo Itevelesa SL, εκπροσωπούμενη από τους J. Lavilla Rubira, M. Alvarez-Tólcheff, T. Puente Méndez, M. Barrantes Diaz και S. Rodiño Sorli, abogados,
- η Applus Iteuve Technology, εκπροσωπούμενη από τον A. Vázquez Guillén, procurador, καθώς και από τους J. Folguera Crespo, L. Moscoso del Prado González και A. Guerra Fernández, abogados,
- η Certio ITV SL, εκπροσωπούμενη από την R. Sorribes Calle, procuradora, καθώς και από τους J. Just Sarobé και R. Miró Miró, abogados,
- η Asistencia Técnica Industrial SAE, εκπροσωπούμενη από τους M. Marsal i Ferret, M. Ortíz-Cañavate Levenfeld και I. Galobardes Mendonza, abogados,
- η OCA Inspección Técnica de Vehículos SA, εκπροσωπούμενη από τους J. Macias Castaño, A. Raventós Soler και M. Velasco Muñoz Cuellar, abogados,
- η Generalidad de Cataluña, εκπροσωπούμενη από την N. París Domenech, abogada,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Sampol Pucurull,
- η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τις S. Kingston και L. Williams καθώς και από τον A. Joyce,
- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις N. Otte Widgren, A. Falk, C. Meyer-Seitz, U. Persson και K. Sparrman, καθώς και από τους L. Swedenborg, F. Sjövall και E. Karlsson,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους E. Τσερέπα-Lacombe και J. Rius,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 3ης Ιουνίου 2015,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά κατ' ουσίαν την ερμηνεία των άρθρων 49 ΣΛΕΕ και 51 ΣΛΕΕ, των άρθρων 2, παράγραφος 2, στοιχεία δ' και θ', 3, 9, 10 και 14 της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά (ΕΕ L 376, σ. 36, στο εξής: οδηγία για τις υπηρεσίες), καθώς και του άρθρου 2 της οδηγίας 2009/40/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 141, σ. 12).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των Grupo Itevelesa SL (στο εξής: Itevelesa), Applus Iteuve Technology (στο εξής: Applus), Certio ITV SL (στο εξής: Certio) και Asistencia Técnica Industrial SAE (στο εξής: ATI) και, αφετέρου, της OCA Inspección Técnica de Vehículos SA (στο εξής: OCA), σχετικά με τη νομιμότητα των εθνικών διατάξεων που αφορούν τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

## Το νομικό πλαίσιο

### *Το δίκαιο της Ένωσης*

#### Η οδηγία για τις υπηρεσίες

- 3 Κατά την αιτιολογική σκέψη 21 της οδηγίας για τις υπηρεσίες, «[οι] υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των αστικών συγκοινωνιών, των αγοραίων οχημάτων (ταξί) και των ασθενοφόρων καθώς και οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας».
- 4 Η αιτιολογική σκέψη 33 της οδηγίας αυτής ορίζει μεταξύ άλλων ότι οι υπηρεσίες πιστοποίησης και δοκιμών καλύπτονται από την οδηγία αυτή.
- 5 Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας για τις υπηρεσίες, η οδηγία αυτή θεσπίζει τις γενικές διατάξεις που διευκολύνουν την άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως των παρεχόντων υπηρεσίες και την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, διατηρώντας συγχρόνως υψηλό ποιοτικό επίπεδο υπηρεσιών.
- 6 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας αυτής, η οδηγία δεν εφαρμόζεται στις «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου [VI] της [ΣΛΕΕ]».
- 7 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο θ', της εν λόγω οδηγίας, η οδηγία δεν εφαρμόζεται στις «δραστηριότητες που συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας, όπως ορίζεται στο άρθρο [51 ΣΛΕΕ]».
- 8 Το άρθρο 3 της ίδιας αυτής οδηγίας διευκρινίζει τα εξής:

«Αν οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας έρχονται σε σύγκρουση με διάταξη άλλης κοινοτικής πράξης που ρυθμίζει τις ειδικές πτυχές της πρόσβασης και της άσκησης δραστηριότητας παροχής υπηρεσίας σε ειδικούς τομείς ή ειδικά επαγγέλματα, η διάταξη της άλλης κοινοτικής πράξης υπερισχύει και εφαρμόζεται σ' αυτούς τους ειδικούς τομείς ή τα ειδικά επαγγέλματα. [...]»
- 9 Το άρθρο 9 της οδηγίας για τις υπηρεσίες, με τίτλο «Συστήματα χορήγησης άδειας», προβλέπει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους από σύστημα χορήγησης άδειας, παρά μόνον εάν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

  - α) το σύστημα χορήγησης άδειας δεν εισάγει διακρίσεις εις βάρος του παρόχου της υπηρεσίας·
  - β) η ανάγκη ύπαρξης συστήματος χορήγησης άδειας δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο δημόσιου συμφέροντος·
  - γ) ο επιδιωκόμενος στόχος δεν μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικό μέτρο, ιδίως επειδή οι εκ των υστέρων έλεγχοι θα λάμβαναν χώρα με πολύ μεγάλη καθυστέρηση για να είναι πραγματικά αποτελεσματικοί.

[...]

3. Το παρόν τμήμα δεν εφαρμόζεται στις πτυχές των συστημάτων χορήγησης άδειας που διέπονται αμέσως ή εμμέσως από άλλες κοινοτικές πράξεις.»

10 Το άρθρο 10 της οδηγίας αυτής, με τίτλο «Προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας», απαιτεί τα συστήματα χορηγήσεως άδειας να βασίζονται σε κριτήρια τα οποία δεν επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να ασκούν την εξουσία τους αυθαίρετα, περιλαμβάνει δε και τον κατάλογο με τα κριτήρια αυτά.

11 Το άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Απαιτήσεις που απαγορεύονται», έχει ως ακολούθως:

«Τα κράτη μέλη δεν εξαρτούν την πρόσβαση σε δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ή την άσκησή της στο έδαφός τους από τις ακόλουθες απαιτήσεις:

[...]

5) την εφαρμογή κατά περίπτωση οικονομικής δοκιμής, η οποία εξαρτά τη χορήγηση άδειας από την αποδεδειγμένη ύπαρξη οικονομικής ανάγκης ή ζήτησης στην αγορά, αξιολογεί τον πιθανό ή πραγματικό οικονομικό αντίκτυπο της δραστηριότητας ή αξιολογεί κατά πόσον η δραστηριότητα είναι κατάλληλη για τους στόχους που θέτουν τα προγράμματα οικονομικού σχεδιασμού της αρμόδιας αρχής· η απαγόρευση αυτή δεν αφορά απαιτήσεις προγραμματισμού οι οποίες δεν επιδιώκουν οικονομικούς στόχους, αλλά εξυπηρετούν επιτακτικούς λόγους που συνδέονται με το δημόσιο συμφέρον·

[...].».

Η οδηγία 2009/40

12 Η αιτιολογική σκέψη 2 της οδηγίας 2004/18 έχει ως εξής:

«Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η ενδοκοινοτική κυκλοφορία ορισμένων οχημάτων θα πρέπει να εκτελείται υπό τις πλέον ευνοϊκές συνθήκες, όσον αφορά τόσο την ασφάλεια όσο και τους όρους ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων στα διάφορα κράτη μέλη.»

13 Η αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας αυτής ορίζει τα κατωτέρω:

«Τα κοινοτικά ελάχιστα πρότυπα και οι μέθοδοι για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που απαριθμούνται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει συνεπώς να καθορισθούν από ειδικές οδηγίες.»

14 Η αιτιολογική σκέψη 26 της εν λόγω οδηγίας διευκρινίζει ότι οι επιδιωκόμενοι από την οδηγία σκοποί είναι «η επίτευξη της εναρμόνισης των κανόνων των τεχνικών ελέγχων, η αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων και η εξασφάλιση του ότι τα οχήματα θα ελέγχονται και θα συντηρούνται σωστά [...]».

15 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, της ίδιας αυτής οδηγίας, «[οι] κατηγορίες των οχημάτων που θα ελέγχονται, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II».

16 Το άρθρο 2 της οδηγίας 2009/40 ορίζει τα ακόλουθα:

«Ο τεχνικός έλεγχος που προβλέπει η παρούσα οδηγία πρέπει να διενεργείται από το κράτος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό ή από τα όργανα ή τους φορείς ιδιωτικής τυχόν φύσεως, τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος. Όταν οι φορείς

που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, τα κράτη [μέλη] μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου.»

Η οδηγία 2014/45/ΕΕ

- 17 Η οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127, σ. 51), προβλέπει, στην αιτιολογική σκέψη 3, τα ακόλουθα:

«Ο τεχνικός έλεγχος εντάσσεται σε ευρύτερο ρυθμιστικό καθεστώς σχεδιασμένο για να διασφαλίσει ότι τα οχήματα διατηρούνται καθ' όλη τη διάρκεια της χρήσης τους σε ασφαλή και αποδεκτή περιβαλλοντικά κατάσταση. [...]»

- 18 Η αιτιολογική σκέψη 43 της οδηγίας 2014/45 έχει ως εξής:

«Η καλή τεχνική κατάσταση των οχημάτων επηρεάζει άμεσα την οδική ασφάλεια και θα πρέπει συνεπώς να ελέγχεται περιοδικά. [...]»

- 19 Το άρθρο 4, παράγραφος 2, της ίδιας οδηγίας ορίζει τα κατωτέρω:

«Ο τεχνικός έλεγχος εκτελείται από το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από το κράτος μέλος ή από όργανα ή φορείς τους οποίους εξουσιοδοτεί και εποπτεύει το κράτος μέλος αυτό, περιλαμβανομένων και των εξουσιοδοτημένων ιδιωτικών φορέων.»

*Το ισπανικό δίκαιο*

- 20 Τα άρθρα 35 έως 37 του νόμου 12/2008, περί βιομηχανικής ασφάλειας (Ley 12/2008 de seguridad industrial), που εξέδωσε το Κοινοβούλιο της Καταλωνίας στις 31 Ιουλίου 2008 (BOE αριθ. 204, της 23ης Αυγούστου 2008, σ. 14194, στο εξής: νόμος 12/2008), διευκρινίζουν τα ακόλουθα:

«Άρθρο 35. Καθήκοντα των φορέων εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων

Οι φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων έχουν τα ακόλουθα καθήκοντα:

- a) να διενεργούν τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, καθώς και των συστατικών και των εξαρτημάτων τους,
- b) να απαγορεύουν, ως προληπτικό μέτρο, τη χρήση των οχημάτων που, κατά τον έλεγχο, παρουσιάζουν κενά ασφαλείας που συνεπάγονται άμεσο κίνδυνο.

[...]

Άρθρο 36. Προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων

1. Για την άσκηση της δραστηριότητάς τους στην επικράτεια της Καταλωνίας, οι φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων οφείλουν να πληρούν τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- a) να συμμορφώνονται προς το περιφερειακό σχέδιο κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων που μπορεί να εκπονεί η Κυβέρνηση σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 2,

- b) κάθε επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο μερίδιο αγοράς, όπως αυτό καθορίζεται με κανονιστική πράξη. Το εν λόγω μερίδιο αγοράς σκοπό έχει να εξασφαλίσει ότι κανένας φορέας εκμεταλλεύσεως δεν θα παρέχει υπηρεσίες σε σύνολο κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων που υπερβαίνει το ήμισυ του συνόλου των υφιστάμενων γραμμών ελέγχου στην Καταλωνία. [...]
- c) να τηρούν τις ελάχιστες αποστάσεις συμβατότητας μεταξύ κέντρων τεχνικού ελέγχου της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων που οφείλει να καθορίζει η Κυβέρνηση σύμφωνα με το άρθρο 37, παράγραφος 3,

[...]

Άρθρο 37. Χορήγηση άδειας στους φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων

1. Αρμόδια για τη χορήγηση άδειας στους φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων είναι η Agencia Catalana de Seguridad Industrial (καταλανική υπηρεσία βιομηχανικής ασφάλειας). Η άδεια, ατομικώς χορηγούμενη σε κάθε κέντρο, εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σε κανονιστική πράξη.

2. Για την εξασφάλιση τόσο της άρτιας παροχής της υπηρεσίας σε σχέση με τον υφιστάμενο αριθμό αυτοκινήτων όσο και του αντικειμενικού και ποιοτικού ελέγχου, η Κυβέρνηση μπορεί να καθορίζει με διάταγμα τον απαραίτητο αριθμό κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων καθώς και τον αριθμό των γραμμών ελέγχου που κάθε σταθμός οφείλει να διαθέτει, οι οποίοι υπολογίζονται βάσει των υφισταμένων οχημάτων, και να ορίζει την τοποθεσία τους μέσω ενός περιφερειακού σχεδίου. [...]

3. Για την εξασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, η Κυβέρνηση καθορίζει με διάταγμα ορισμένες ελάχιστες αποστάσεις συμβατότητας μεταξύ κέντρων τεχνικού ελέγχου της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων. Οι εν λόγω αποστάσεις σκοπό έχουν να εξασφαλίσουν ότι, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των διαφόρων τοποθεσιών όπου είναι εγκατεστημένοι οι σταθμοί τεχνικού ελέγχου οχημάτων, κανένας φορέας εκμεταλλεύσεως δεν θα περιέλθει σε κατάσταση εδαφικής κυριαρχίας.

[...]»

- <sup>21</sup> Το διάταγμα 30/2010, περί εγκρίσεως του εκτελεστικού κανονισμού του νόμου 12/2008, της 31ης Ιουλίου 2008, περί βιομηχανικής ασφάλειας (decreto 30/2010, por el que se aprobó el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial), το οποίο εκδόθηκε στις 2 Μαρτίου 2010 από τη Generalidad de Cataluña (περιφερειακή Κυβέρνηση της Καταλωνίας) (στο εξής: διάταγμα 30/2010), και το διάταγμα 45/2010, περί εγκρίσεως του περιφερειακού σχεδίου των νέων κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων στην Καταλωνία για το χρονικό διάστημα 2010-2014 (Decreto 45/2010, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el periodo 2010-2014), το οποίο εκδόθηκε από την ίδια αυτή κυβέρνηση στις 30 Μαρτίου 2010 (στο εξής: διάταγμα 45/2010), θέτουν σε εφαρμογή τις διατάξεις του νόμου 12/2008 όσον αφορά τις εγκαταστάσεις των κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων.



22 Τα άρθρα 73 έως 75 του διατάγματος 30/2010 προβλέπουν τα εξής:

«Άρθρο 73.

Συμμόρφωση προς το περιφερειακό σχέδιο και διασφάλιση της συνέχειας

73.1 Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή κατάλληλων υπηρεσιών στο κοινό καθώς και η παροχή υπηρεσιών ελέγχου σύμφωνα με την υφιστάμενη ζήτηση και τα οριζόμενα στο άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α, του νόμου [12/2008], οι φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων οφείλουν να συμμορφώνονται προς τις προδιαγραφές που θέτει το ισχύον περιφερειακό σχέδιο κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

[...]

Άρθρο 74.

Μέγιστο μερίδιο αγοράς

74.1 Κατ' εφαρμογήν του στοιχείου b της παραγράφου 1 του άρθρου 36 του νόμου [12/2008], το μέγιστο μερίδιο αγοράς για κάθε επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων που διαθέτει άδεια παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων στην Καταλωνία δεν μπορεί να υπερβαίνει το ήμισυ του συνόλου. [...]

74.2 Το μερίδιο αγοράς καθορίζεται βάσει του αριθμού εγκεκριμένων γραμμών ελέγχου για μόνιμους σταθμούς που έκαστος φορέας εκμεταλλεύσεως κατέχει, σε σχέση με το σύνολο των υφιστάμενων γραμμών στην Καταλωνία.

Άρθρο 75.

Ελάχιστες αποστάσεις συμβατότητας

75.1 Προς εξασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 37 του παρόντος διατάγματος και του στοιχείου c της παραγράφου 1 του άρθρου 36 του νόμου [12/2008], οι πραγματικές αποστάσεις μεταξύ κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων για τις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια στην ίδια επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων δεν μπορούν να είναι μικρότερες από:

- a) 4 χιλιόμετρα μεταξύ κέντρων εγκατεστημένων σε δήμους με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων κατά την ημερομηνία χορηγήσεως της άδειας από την Agencia Catalana de Seguridad Industrial,
- b) 20 χιλιόμετρα μεταξύ κέντρων εγκατεστημένων στη λοιπή καταλανική επικράτεια,
- c) 10 χιλιόμετρα μεταξύ κέντρων εγκατεστημένων, το μεν ένα σε δήμο με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων, κατά την ημερομηνία χορηγήσεως της άδειας, το δε άλλο στη λοιπή καταλανική επικράτεια.

75.2 Για τους σκοπούς της παρούσας κανονιστικής πράξης, ως πραγματική απόσταση νοείται η ελάχιστη απόσταση που πρέπει κανείς να διανύσει, χρησιμοποιώντας τα υφιστάμενα δημόσια μέσα μεταφοράς, προκειμένου να μεταβεί από το ένα κέντρο στο άλλο, κατά την ημερομηνία χορηγήσεως της άδειας από την Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

3. Όσον αφορά το υφιστάμενο δίκτυο κέντρων κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος διατάγματος, οι αποστάσεις του στοιχείου a της παραγράφου 1 μπορούν να μειωθούν έως 20 % κατά μέγιστο όριο.»

23 Το άρθρο 79, παράγραφος 1, στοιχείο c, του διατάγματος 30/2010 διευκρινίζει ότι οι φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου μπορούν να προβαίνουν σε ακινητοποίηση των οχημάτων στις περιπτώσεις που προβλέπει η εφαρμοστέα κανονιστική ρύθμιση και σύμφωνα με τις οδηγίες και τα πρωτόκολλα που εγκρίνει η Agencia Catalana de Seguridad Industrial.

24 Στο προοίμιο του διατάγματος 45/2010 ορίζονται τα εξής:

«[...] Είναι απαραίτητο να προσαρμοστεί η προσφορά υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων στις υπάρχουσες ανάγκες, είτε ως προς την κάλυψη των περιοχών που επί του παρόντος πάσχουν από έλλειψη παροχής, ώστε η υπηρεσία να έρθει εγγύτερα στους χρήστες της, είτε για την αντιμετώπιση των ανεπαρειών στην παροχή της υπηρεσίας που παρατηρούνται σε περιοχές όπου τα κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων είναι περισσότερο υπερφορτωμένα και οι χρόνοι αναμονής είναι μεγαλύτεροι.

Δεδομένου του τοπικού χαρακτήρα της υπηρεσίας τεχνικού ελέγχου οχημάτων, είναι επιθυμητό να αποφεύγεται η υπερβολική συγκέντρωση των υπηρεσιών σε μια συγκεκριμένη περιοχή για λόγους κερδοφορίας και μόνο, εις βάρος άλλων περιοχών, στις οποίες, επειδή υπάρχουν λιγότερα οχήματα, δεν παρέχεται καμία υπηρεσία, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι χρήστες. Αντιθέτως, σε περιοχές όπου η ζήτηση είναι υψηλότερη λόγω μεγαλύτερου αριθμού οχημάτων, η υψηλή πυκνότητα των κέντρων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους φορείς εκμεταλλεύσεως να ανταγωνίζονται μεταξύ τους, χαλαρώνοντας τα πρότυπά τους και, ως εκ τούτου, μειώνοντας την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας».

#### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

25 Στις 5 Μαΐου 2010 η OCA, ένας από τους φορείς εκμεταλλεύσεως κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων (ΚΤΕΟ) στην Ισπανία, άσκησε ένδικη διοικητική προσφυγή ενώπιον του Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, ζητώντας τη μερική ακύρωση του διατάγματος 30/2010 καθώς και την ολική ακύρωση του διατάγματος 45/2010, για τον λόγο ότι η νομοθεσία σχετικά με τη βιομηχανική ασφάλεια των φορέων εκμεταλλεύσεως ΚΤΕΟ, η οποία υπάγει τους εν λόγω φορείς σε καθεστώς χορηγήσεως διοικητικής άδειας, καθώς και ο καθορισμός των όρων και υποχρεώσεων του εν λόγω καθεστώτος χορηγήσεως άδειας αντίκεινται προς την οδηγία για τις υπηρεσίες και το άρθρο 49 ΣΛΕΕ.

26 Υπέρ της νομιμότητας των επίμαχων διαταγμάτων κατέθεσαν παρατηρήσεις τέσσερις άλλοι φορείς εκμεταλλεύσεως ΚΤΕΟ, ήτοι η Itevelesa, η Applus, η Certio και η ATI, καθώς και η Generalidad de Cataluña.

27 Με απόφαση της 25ης Απριλίου 2012, το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña δέχτηκε την εν λόγω προσφυγή ακυρώνοντας, αφενός, τις διατάξεις του διατάγματος 30/2010 που διέπουν το καθεστώς χορηγήσεως άδειας φορέων εκμεταλλεύσεως ΚΤΕΟ (στο εξής: φορείς εκμεταλλεύσεως) και, αφετέρου, το διάταγμα 45/2010 στο σύνολό του, για τον λόγο ότι το καθεστώς αυτό είναι αντίθετο προς τον νόμο 17/2009, της 23ης Νοεμβρίου, σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και την άσκησή τους (Ley 17/2009, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio), ο οποίος μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο την οδηγία για τις υπηρεσίες.

28 Οι Itevelesa, Applus, Certio και ATI άσκησαν αιτήσεις αναίρεσεως ενώπιον του Tribunal Supremo κατά της αποφάσεως αυτής. Το δικαστήριο αυτό δέχτηκε την αίτηση της Generalidad de Cataluña να θεωρηθεί ενδιαφερόμενη ως καθής η αναίρεση.



- 29 Στο πλαίσιο των αναιρέσεων αυτών, το αιτούν δικαστήριο εκφράζει αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας για τις υπηρεσίες επί δραστηριοτήτων τεχνικού ελέγχου οχημάτων, δεδομένου ότι, κατά τη γνώμη του, το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της εν λόγω οδηγίας επιδέχεται δύο διαφορετικές ερμηνείες. Σύμφωνα με την πρώτη, οι εγκαταστάσεις τεχνικού ελέγχου συνδέονται με την οδική ασφάλεια και εμπίπτουν εκ του λόγου αυτού στην κοινή πολιτική μεταφορών. Σύμφωνα με τη δεύτερη ερμηνεία, οι υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου οχημάτων, οι οποίες παρέχονται από εμπορικές επιχειρήσεις έναντι τιμήματος καταβαλλόμενου από τον χρήστη, προσιδιάζουν προς υπηρεσίες πιστοποίησης ή δοκιμής, οπότε, κατά την αιτιολογική σκέψη 33 της ίδιας οδηγίας, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.
- 30 Εκτός αυτού, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η δυνατότητα προληπτικής ακινητοποίησης των οχημάτων την οποία έχουν οι φορείς εκμεταλλεύσεως εμπίπτει στις «δραστηριότητες που συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο θ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες.
- 31 Το δικαστήριο αυτό διερωτάται επίσης ως προς το ζήτημα της αλληλεπιδράσεως μεταξύ αυτής της οδηγίας και της οδηγίας 2009/40 προκειμένου να καθορισθεί αν η πρόσβαση στις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου μπορεί να υπαχθεί σε καθεστώς χορηγήσεως άδειας. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στην απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (C-438/08, EU:C:2009:651), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι η οδηγία 2009/40 δεν περιέχει καμία διάταξη σχετική με την πρόσβαση στις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων.
- 32 Τέλος, οι αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου αφορούν την υποχρέωση που βαρύνει τους φορείς εκμεταλλεύσεως, στο πλαίσιο του προβλεπόμενου στην εθνική νομοθεσία καθεστώτος χορηγήσεως άδειας, να συμμορφώνονται προς το περιφερειακό σχέδιο το οποίο περιορίζει τον αριθμό των ΚΤΕΟ, για λόγους συναρτώμενους με την ανάγκη εξασφαλίσεως προσήκουσας εδαφικής καλύψεως αλλά και με την ποιότητα της υπηρεσίας και τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμεταλλεύσεως, τούτο δε βάσει δύο κριτηρίων εκ των οποίων το πρώτο αφορά την απαίτηση ελάχιστης αποστάσεως μεταξύ των κέντρων της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων και το δεύτερο αφορά την απαγόρευση κατοχής μεριδίου αγοράς υπερβαίνοντος το 50%. Συναφώς, η καταλανική αρχή ανταγωνισμού θεώρησε ότι τα κριτήρια αυτά δεν δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και ότι το εν λόγω περιφερειακό σχέδιο περιορίζει αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό δυσχεραίνοντας την πρόσβαση νέων φορέων εκμεταλλεύσεως στην αγορά.
- 33 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Supremo αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Εξαιρεί το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες, από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας τις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων οσάκις διενεργούνται, σύμφωνα με τους κανόνες του εσωτερικού δικαίου, από ιδιωτικές εμπορικές εταιρίες υπό την εποπτεία δημόσιας αρχής κράτους μέλους;
- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα (δηλαδή εάν οι δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων εμπίπτουν, κατ' αρχήν, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις υπηρεσίες), θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής ο λόγος εξαιρέσεως που προβλέπεται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο θ', της εν λόγω οδηγίας, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι παρέχοντες τη σχετική υπηρεσία ιδιωτικοί φορείς έχουν τη δυνατότητα, ως προληπτικό μέτρο, να ακινητοποιήσουν τα οχήματα εκείνα που παρουσιάζουν τέτοιας φύσεως κενά ασφαλείας ώστε η κυκλοφορία τους θα συνεπαγόταν άμεσο κίνδυνο;
- 3) Σε περίπτωση που κριθεί ότι η οδηγία για τις υπηρεσίες έχει εφαρμογή στις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων, επιτρέπεται, σε κάθε περίπτωση, βάσει της συνδυασμένης ερμηνείας της οδηγίας αυτής με το άρθρο 2 της οδηγίας 2009/40, να υπόκεινται οι οικείες δραστηριότητες

σε καθεστώς χορηγήσεως προηγούμενης διοικητικής άδειας; Ασκούν επιρροή στην απάντηση οι εκτιμήσεις που περιέχονται στη σκέψη 26 της αποφάσεως Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (C-438/08, ΕΕ:C:2009:651);

- 4) Είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 14 της οδηγίας για τις υπηρεσίες ή –σε περίπτωση μη εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας– με τις διατάξεις του άρθρου 49 ΣΛΕΕ, μια εθνική ρύθμιση που εξαρτά τον αριθμό αδειών που πρόκειται να χορηγηθούν για την ίδρυση κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων από το περιεχόμενο περιφερειακού σχεδίου στο οποίο συγκαταλέγονται, ως δικαιολογητικοί λόγοι του ποσοτικού περιορισμού, η εξασφάλιση της προσήκουσας εδαφικής καλύψεως και της ποιότητας της υπηρεσίας, καθώς και η προαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων, εισάγοντας προς τον σκοπό αυτό στοιχεία οικονομικού προγραμματισμού;

### **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

#### *Επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου*

- 34 Η Arplus και η ΑΤΙ αμφισβητούν το παραδεκτό της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως για τον λόγο ότι η διαφορά της κύριας δίκης δεν χαρακτηρίζεται από διασυννορικά στοιχεία, αναγόμενη σε μια αμιγώς εσωτερική κατάσταση.
- 35 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι εθνική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης —η οποία, κατά το γράμμα της, ισχύει αδιακρίτως τόσο στην περίπτωση των Ισπανών υπηκόων όσο και σε αυτήν των υπηκόων των λοιπών κρατών μελών— δεν εμπίπτει, κατά κανόνα, στις διατάξεις περί θεμελιωδών ελευθεριών που κατοχυρώνει η ΣΛΕΕ παρά μόνον εφόσον έχει εφαρμογή σε περιπτώσεις που σχετίζονται με το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών (βλ., συναφώς, απόφαση Sokoll-Seebacher, C-367/12, ΕΥ:C:2014:68, σκέψη 10 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 36 Εντούτοις, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποκλειστεί εν προκειμένω ότι επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη πλην του Βασιλείου της Ισπανίας μπορούσαν ή μπορούν να υπαχθούν στην εν λόγω ρύθμιση λόγω του ότι προσφέρουν υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου οχημάτων στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος.
- 37 Υπ' αυτές τις συνθήκες, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

#### *Επί της ουσίας*

#### Επί του πρώτου ερωτήματος

- 38 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η οδηγία για τις υπηρεσίες έχει εφαρμογή στις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων.
- 39 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι, κατά το άρθρο της 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', η οδηγία αυτή δεν εφαρμόζεται στις «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών, που εμπίπτουν στο πεδίο του τίτλου [VI] της [ΣΛΕΕ]».
- 40 Δεδομένου ότι η οδηγία για τις υπηρεσίες δεν περιλαμβάνει ρητό ορισμό της έννοιας «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών» που περιλαμβάνει το άρθρο της 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί το περιεχόμενο της έννοιας αυτής.

- 41 Πρώτον, όσον αφορά το γράμμα του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες, υπογραμμίζεται ότι η έκφραση που χρησιμοποιεί η διάταξη αυτή στο σύνολο των γλωσσικών της αποδόσεων πλην της γερμανικής, δηλαδή η έκφραση «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών», έχει περιεχόμενο πολύ ευρύτερο από το αντίστοιχο της εκφράσεως «υπηρεσίες μεταφορών», την οποία χρησιμοποιεί η αιτιολογική σκέψη 21 της εν λόγω οδηγίας για να περιγράψει τις «αστικές συγκοινωνίες, τα αγοραία οχήματα (ταξί) και τα ασθενοφόρα καθώς και τις λιμενικές υπηρεσίες».
- 42 Ως προς τη γλωσσική αυτή απόκλιση, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η διατύπωση που χρησιμοποιείται σε μία από τις γλωσσικές αποδόσεις διατάξεως του δικαίου της Ένωσης δεν μπορεί να αποτελεί τη μόνη βάση για την ερμηνεία της διατάξεως αυτής ούτε μπορεί να χαρακτηρίζεται ως υπερέχουσα έναντι των άλλων γλωσσικών αποδόσεων. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται κατά τρόπο ομοιόμορφο λαμβανομένων υπόψη των αποδόσεων τους σε όλες τις γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε περίπτωση διαστάσεως μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων μιας πράξεως του δικαίου της Ένωσης, η επίμαχη διάταξη θα πρέπει να ερμηνεύεται με γνώμονα την όλη οικονομία και τον σκοπό της ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί στοιχείο (βλ. απόφαση *Kurcums Metal*, C-558/11, EU:C:2012:721, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 43 Όπως όμως επισημαίνεται με τη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, πλην της γερμανικής, το σύνολο των γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες χρησιμοποιούν ρητώς την έκφραση «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών», επί των οποίων πρόκειται να έχει εφαρμογή εν προκειμένω. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται τόσο από την όλη οικονομία όσο και από τον σκοπό της εν λόγω διατάξεως.
- 44 Συγκεκριμένα, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την έκδοση της οδηγίας για τις υπηρεσίες προκύπτει ότι, όσον αφορά τη διάταξη σχετικά με τον αποκλεισμό των «υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών», επελέγη σκοπίμως τέτοια διατύπωση ώστε να αντιστοιχεί με το γράμμα του άρθρου 51 ΕΚ, νυν άρθρου 58 ΣΛΕΕ, του οποίου η παράγραφος 1 ορίζει ότι «η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές».
- 45 Επομένως, η χρήση της εκφράσεως «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών» καταδεικνύει ότι, κατά τη βούληση του νομοθέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο αποκλεισμός που προβλέπει το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες δεν πρέπει να περιοριστεί μόνο στα μέσα μεταφοράς αυτά καθαυτά.
- 46 Επομένως, ο αποκλεισμός αυτός πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καλύπτει, όπως επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 28 των προτάσεων του, κάθε πράξη συνιστάμενη ή συνδεόμενη εγγενώς με τη μετακίνηση επιβατών ή εμπορευμάτων από το ένα μέρος στο άλλο, μέσω οδικού οχήματος, αεροσκάφους ή πλωτού σκάφους.
- 47 Είναι ασφαλώς αληθές ότι η δραστηριότητα τεχνικού ελέγχου οχημάτων έχει παρεπόμενο χαρακτήρα σε σχέση με τις υπηρεσίες μεταφορών. Ωστόσο, η διενέργεια του ελέγχου αυτού συνιστά προηγούμενη και αναγκαία προϋπόθεση για την άσκηση της κύριας δραστηριότητας που είναι η μεταφορά, όπως τούτο προκύπτει από τον σκοπό της οδικής ασφάλειας στον οποίο στηρίζεται η δραστηριότητα του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- 48 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τον σκοπό της οδηγίας 2009/40 σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων η οποία, έστω και αν δεν περιέχει, όπως έκρινε και το Δικαστήριο με την απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (C-438/08, EU:C:2009:651, σκέψη 26), καμία διάταξη σχετικά με τους κανόνες που αφορούν την πρόσβαση στις δραστηριότητες τεχνικού

ελέγχου οχημάτων, εντούτοις διέπει το περιεχόμενο της δραστηριότητας αυτής και αποβλέπει ρητώς στην εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός προκύπτει επίσης ρητώς από τις αιτιολογικές σκέψεις 3 και 43 της οδηγίας 2014/45, η οποία διαδέχτηκε την οδηγία 2009/40.

- 49 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι οι οδηγίες 2009/40 και 2014/45 εκδόθηκαν βάσει του άρθρου 71 ΕΚ, όσον αφορά την πρώτη, και του άρθρου 91 ΣΛΕΕ, όσον αφορά τη δεύτερη, αμφότερες δε οι διατάξεις περιλαμβάνονται, στο σύστημα της Συνθήκης ΕΚ και της ΣΛΕΕ αντιστοίχως, στον τίτλο που επιγράφεται «Οι μεταφορές», αποτελούν δε τη νομική βάση που εξουσιοδοτεί ρητώς τον νομοθέτη της Ένωσης να θεσπίζει «μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών». Από τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την έκδοση της οδηγίας για τις υπηρεσίες προκύπτει όμως ότι ο νομοθέτης της Ένωσης είχε την πρόθεση να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής τις υπηρεσίες τις διεπόμενες από τις διατάξεις που εκδίδονται βάσει του άρθρου 71 ΕΚ.
- 50 Ως εκ τούτου, οι δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου των οχημάτων πρέπει να γίνουν αντιληπτές ως «υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών», κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες.
- 51 Στο μέτρο που το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι εν λόγω δραστηριότητες προσιδιάζουν προς δραστηριότητες πιστοποιήσεως ή δοκιμής, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το γεγονός ότι οι τελευταίες αυτές δραστηριότητες εμπίπτουν, δυνάμει της αιτιολογικής σκέψεως 33 της οδηγίας για τις υπηρεσίες, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής δεν αναιρεί, όπως τόνισε και ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 32 των προτάσεών του, τον γενικό κανόνα ότι οι υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.
- 52 Επομένως, διαπιστώνεται ότι η οδηγία για τις υπηρεσίες δεν έχει εφαρμογή στη δραστηριότητα των κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων, η οποία, στο μέτρο που εμπίπτει στις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, δεν διέπεται, κατά το άρθρο 58, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, ούτε από τις διατάξεις της ΣΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών.
- 53 Υπό τις συνθήκες αυτές, η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα των διατάξεων της ΣΛΕΕ περί της ελευθερίας εγκαταστάσεως, οι οποίες έχουν άμεση εφαρμογή στις μεταφορές, και όχι μέσω της εφαρμογής του σχετικού με τις μεταφορές τίτλου της Συνθήκης αυτής (βλ., συναφώς, απόφαση *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 33).
- 54 Κατόπιν των προεκτεθέντων, η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο πρώτο ερώτημα είναι ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας για τις υπηρεσίες έχει την έννοια ότι οι δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

- 55 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει το ζήτημα αν το άρθρο 51, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, έχει την έννοια ότι οι δραστηριότητες των ΚΤΕΟ, όπως αυτά τα οποία προβλέπει η ισχύουσα στην Καταλωνία νομοθεσία, συνδέονται με την άσκηση δημοσίας εξουσίας κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας των φορέων εκμεταλλεύσεως να προβαίνουν σε ακινητοποίηση οχημάτων όταν αυτά παρουσιάζουν, κατά τον έλεγχο, κενά ασφάλειας συνεπαγόμενα άμεσο κίνδυνο.
- 56 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει, όσον αφορά τις δραστηριότητες των ΚΤΕΟ οι οποίες ασκούνται από ιδιωτικούς οργανισμούς στην Πορτογαλία, ότι η απόφαση ως προς το αν θα πρέπει να πιστοποιηθεί ή όχι ο τεχνικός έλεγχος στερείται της αυτοτέλειας που χαρακτηρίζει την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας, ενώ λαμβάνεται υπό την εποπτεία του κράτους βλ. (βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-438/08, EU:C:2009:651, σκέψη 41). Εκτός αυτού, το Δικαστήριο επισήμανε ότι οι οργανισμοί αυτοί δεν διαθέτουν, στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους,



εξουσία επιβολής κυρώσεων, δεδομένου ότι αρμόδιες για την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη τηρήσεως των κανόνων σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων είναι οι αστυνομικές και οι δικαστικές αρχές (βλ. απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-438/08, EU:C:2009:651, σκέψη 44).

- 57 Εν προκειμένω, επισημαίνεται, αφενός, ότι το άρθρο 2 της οδηγίας 2009/40 προβλέπει ρητώς ότι, όταν τα κράτη μέλη αποφασίζουν να αναθέσουν τις δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου σε ιδιωτικούς οργανισμούς, οι τελευταίοι πρέπει να τελούν υπό την άμεση εποπτεία του κράτους.
- 58 Αυτή ακριβώς η κρατική εποπτεία τέθηκε σε εφαρμογή με την επίμαχη εθνική κανονιστική ρύθμιση, το άρθρο 79, παράγραφος 1, στοιχείο c, του διατάγματος 30/2010 το οποίο διευκρινίζει ότι η απόφαση ακινητοποιήσεως δεν μπορεί να εκδοθεί παρά μόνο «στις περιπτώσεις που προβλέπει η εφαρμοστέα κανονιστική ρύθμιση» και «σύμφωνα με τις οδηγίες και τα πρωτόκολλα που εγκρίνει η Agencia Catalana de Seguridad Industrial».
- 59 Αφετέρου, διαπιστώνεται, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που διαβίβασε το αιτούν δικαστήριο προς απάντηση σε αίτημα παροχής διευκρινίσεων που του απηύθυνε το Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 101 του Κανονισμού του Διαδικασίας, ότι ο κύριος ακινητοποιημένου οχήματος έχει τη δυνατότητα να υποβάλει ένσταση ενώπιον τεχνικού πραγματογνώμονα, υπαλλήλου της διοικητικής υπηρεσίας η οποία είναι αρμόδια για την εποπτεία και τον έλεγχο των ΚΤΕΟ, και ότι ο εν λόγω πραγματογνώμονας μπορεί να μεταρρυθμίσει την απόφαση περί ακινητοποιήσεως. Εκτός αυτού, σε περίπτωση που ο κύριος του οχήματος αντιτίθεται στην ακινητοποίησή του, μόνον η τροχαία και η αστυνομία της Κυβέρνησης της Generalidad de Cataluña έχουν την εξουσία να επιβάλλουν κυρώσεις ή να λαμβάνουν πρακτικά μέτρα καταναγκασμού.
- 60 Επομένως, η δυνατότητα ακινητοποιήσεως του οχήματος την οποία έχουν οι φορείς οσάκις εντοπίζουν ελαττώματα συνεπαγόμενα άμεσο κίνδυνο υπόκειται σε εποπτεία των αρμόδιων αρχών και δεν συνοδεύεται από καμία εξουσία επιβολής κυρώσεων ή λήψεως πρακτικών μέτρων καταναγκασμού. Ως εκ τούτου, η δυνατότητα αυτή καθαυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ως άμεσα και ειδικά συνδεδεμένη με την άσκηση δημοσίας εξουσίας.
- 61 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 51, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, έχει την έννοια ότι οι δραστηριότητες των ΚΤΕΟ, όπως αυτά τα οποία προβλέπει η επίμαχη στην κύρια δίκη νομοθεσία, δεν συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, τούτο δε παρά τη δυνατότητα των φορέων εκμεταλλεύσεως να προβαίνουν σε ακινητοποίηση οχημάτων όταν αυτά παρουσιάζουν, κατά τον έλεγχο, κενά ασφάλειας συνεπαγόμενα άμεσο κίνδυνο.

Επί του τρίτου και του τέταρτου ερωτήματος

- 62 Με το τρίτο και το τέταρτο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν αντίκειται στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κυρία δίκη, η οποία επιφυλάσσει την άσκηση της δραστηριότητας τεχνικού ελέγχου οχημάτων μόνο στους φορείς εκμεταλλεύσεως που διαθέτουν προηγούμενη διοικητική άδεια, η χορήγηση της οποίας εξαρτάται από την εκ μέρους των εν λόγω φορέων συμμόρφωση προς ένα περιφερειακό σχέδιο που θέτει μία προϋπόθεση ως προς την ελάχιστη απόσταση και μία ως προς το μέγιστο μερίδιο αγοράς.
- 63 Πρώτον, όσον αφορά την υποχρέωση προηγούμενης διοικητικής άδειας για την άσκηση της δραστηριότητας τεχνικού ελέγχου οχημάτων, το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να επισημάνει ότι η οδηγία 2009/40 δεν περιέχει καμία διάταξη σχετικά με τους όρους προσβάσεως στη δραστηριότητα αυτή (βλ., συναφώς, απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-438/08, EU:C:2009:651, σκέψη 26).

- 64 Ελλείπει όμως εναρμονίσεως στον οικείο τομέα, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να είναι αρμόδια για τον καθορισμό των προϋποθέσεων αυτών, εξυπακουόμενου πάντως ότι οφείλουν να ασκούν τις αρμοδιότητές τους στον τομέα αυτόν σεβόμενα τις κατοχυρωμένες από τη ΣΛΕΕ θεμελιώδεις ελευθερίες (βλ., συναφώς, απόφαση *Νασιόπουλος*, C-575/11, EU:C:2013:430, σκέψη 20 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 65 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 2 της οδηγίας 2009/40 επιβεβαιώνει ρητώς την αρμοδιότητα αυτή των κρατών μελών διευκρινίζοντας ότι ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων μπορεί να διενεργείται από ιδιωτικούς οργανισμούς ή φορείς τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος.
- 66 Ως εκ τούτου, μολονότι το δίκαιο της Ένωσης δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη να εξαρτούν τη δραστηριότητα τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από την προηγούμενη χορήγηση άδειας, εντούτοις γεγονός παραμένει ότι ένα τέτοιο σύστημα αδειοδοτήσεως πρέπει, όπως επισημάνθηκε με τη σκέψη 64 της παρούσας αποφάσεως, να σέβεται το δίκαιο της Ένωσης και ειδικότερα το άρθρο 49 ΣΛΕΕ.
- 67 Συγκεκριμένα, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 49 ΣΛΕΕ απαγορεύει τους περιορισμούς στην ελευθερία εγκαταστάσεως, ήτοι κάθε εθνικό μέτρο το οποίο είναι ικανό να παρακωλύσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την άσκηση, εκ μέρους των πολιτών της Ένωσης, της ελευθερίας εγκαταστάσεως την οποία εγγυάται η ΣΛΕΕ. Στην έννοια του περιορισμού εμπίπτουν τα μέτρα που λαμβάνει κράτος μέλος τα οποία, μολονότι εφαρμόζονται αδιακρίτως, επηρεάζουν την πρόσβαση στην αγορά των επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών και παρακωλύουν κατ' αυτόν τον τρόπο το εμπόριο εντός της Ένωσης (βλ., συναφώς, απόφαση *SOA Nazionale Costruttori*, C-327/12, EU:C:2013:827, σκέψη 45 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 68 Εν προκειμένω, η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική κανονιστική ρύθμιση εξαρτά την χορήγηση προηγούμενης διοικητικής άδειας από την τήρηση προϋποθέσεων κατά τις οποίες τα κέντρα της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων οφείλουν να συμμορφώνονται προς ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με τις ελάχιστες αποστάσεις και να μην κατέχουν μερίδιο αγοράς που να υπερβαίνει το 50 %.
- 69 Επομένως, διαπιστώνεται ότι, υπό το πρίσμα της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 67 της παρούσας αποφάσεως, οι κανόνες αυτοί ενδέχεται να παρακωλύουν και να καθιστούν λιγότερο ελκυστική την εκ μέρους οικονομικών φορέων από άλλα κράτη μέλη άσκηση των δραστηριοτήτων τους μέσω μόνιμης εγκαταστάσεως στο έδαφος της Καταλωνίας.
- 70 Κατά συνέπεια, η εν λόγω κανονιστική ρύθμιση συνιστά περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως κατά την έννοια του άρθρου 49 ΣΛΕΕ.
- 71 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει, δεύτερον, να εξεταστεί αν οι επίμαχες στην κύρια δίκη διατάξεις μπορούν να δικαιολογηθούν αντικειμενικώς.
- 72 Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, περιορισμοί στην ελευθερία εγκατάστασης, οι οποίοι εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας, δύνανται να δικαιολογηθούν από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος υπό την προϋπόθεση ότι είναι ικανοί να εξασφαλίσουν την εκπλήρωση του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού μέτρο (βλ., συναφώς, απόφαση *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, σκέψη και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 73 Διαπιστώνεται, πρώτον, ότι στην υπόθεση της κύριας δίκης η επίμαχη εθνική ρύθμιση εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλους τους φορείς εκμεταλλεύσεως.



- 74 Όσον αφορά, δεύτερον, τους σκοπούς που επιδιώκει η εν λόγω ρύθμιση, η Generalidad de Cataluña και η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι η ρύθμιση αυτή, στο μέτρο που καθιστά δυνατή την προσήκουσα εδαφική κάλυψη, εξασφαλίζοντας την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας και προάγοντας τον ανταγωνισμό, αποβλέπει, όπως προκύπτει ρητώς από το προοίμιο του διατάγματος 45/2010, τόσο στην προστασία των καταναλωτών όσο και στην εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας. Κατά πάγια όμως νομολογία του Δικαστηρίου, τόσο η προστασία των καταναλωτών (βλ., συναφώς, αποφάσεις *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, σκέψη 50, καθώς και *Essent* κ.λπ., C-105/12 έως C-107/12, EU:C:2013:677, σκέψη 58) όσο και η ανάγκη εξασφάλισης της οδικής ασφάλειας (Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, C-438/08, EE:C:2009:651, σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία) συνιστούν επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος ικανούς να δικαιολογήσουν περιορισμούς της ελευθερίας εγκαταστάσεως.
- 75 Κατά συνέπεια, πρέπει να εξακριβωθεί, τρίτον, αν οι επίμαχες στην κύρια δίκη περιοριστικές προϋποθέσεις οι οποίες εκτίθενται με τη σκέψη 68 της παρούσας αποφάσεως είναι ικανές να εξασφαλίσουν την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών χωρίς να υπερβαίνουν το αναγκαίο για την εκπλήρωσή τους μέτρο.
- 76 Είναι σημαντικό μεταξύ άλλων να εξασφαλιστεί ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική ρύθμιση επιδιώκει τους εν λόγω σκοπούς με συνέπεια. Συγκεκριμένα, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η εθνική νομοθεσία στο σύνολό της και οι διάφορες εφαρμοστέες διατάξεις είναι κατάλληλες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού μόνον εφόσον σκοπούν πραγματικά στην επίτευξή του με συνέπεια και συστηματικότητα (βλ., συναφώς, απόφαση *Ottica New Line di Accardi Vincenzo*, C-539/11, EU:C:2013:591, σκέψη 47 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 77 Συναφώς, απόκειται εν τέλει στο εθνικό δικαστήριο, που είναι το μόνο αρμόδιο να εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης και να ερμηνεύσει την εθνική νομοθεσία, να κρίνει αν και σε ποιο βαθμό η εν λόγω νομοθεσία πληροί τις απαιτήσεις αυτές. Πάντως, το Δικαστήριο, καλούμενο να δώσει στο αιτούν δικαστήριο χρήσιμη απάντηση, είναι αρμόδιο να παράσχει, βάσει της δικογραφίας της κύριας δίκης καθώς και των γραπτών και προφορικών παρατηρήσεων που του υποβλήθηκαν, στοιχεία που θα καταστήσουν δυνατή στο αιτούν δικαστήριο την έκδοση της αποφάσεώς του (απόφαση *Sokoll-Seebacher*, C-367/12, EU:C:2014:68, σκέψη 40 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 78 Εν προκειμένω, η πρώτη προϋπόθεση, η οποία συνίσταται, όπως προκύπτει από το άρθρο 75, παράγραφος 1, του διατάγματος 30/2010, στην υποχρέωση τήρησης ελάχιστων αποστάσεων μεταξύ των ΚΤΕΟ, έχει σκοπό, όπως επισημαίνεται στο προοίμιο του διατάγματος 45/2010, να παράσχει κίνητρα στους φορείς εκμεταλλεύσεως να εγκατασταθούν σε απομονωμένες περιοχές της επικράτειας. Εντούτοις, στο μέτρο που η ανωτέρω προϋπόθεση επιβάλλει την τήρηση ελάχιστων αποστάσεων μεταξύ κέντρων που ανήκουν όχι σε ανταγωνίστριες επιχειρήσεις αλλά στην ίδια επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων, ουδόλως αποδεικνύεται από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου ότι η εν λόγω προϋπόθεση είναι αφ' εαυτής ικανή να οδηγήσει στην επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, τούτο δε κατά μείζονα λόγο καθόσον η Generalidad de Cataluña δεν επισήμανε, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι οι εν λόγω φορείς εκμεταλλεύσεως οφείλουν να εγκατασταθούν στις εν λόγω απομονωμένες περιοχές.
- 79 Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση, περί απαγορεύσεως στους φορείς εκμεταλλεύσεως να κατέχουν μερίδιο αγοράς υπερβαίνοντος το 50 % στην αγορά παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων, από την επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική κανονιστική ρύθμιση προκύπτει ότι η εν λόγω προϋπόθεση προορίζεται να εξασφαλίσει την ποιότητα της παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου και, κατά συνέπεια, την προστασία των καταναλωτών.
- 80 Η προϋπόθεση όμως αυτή, στο μέτρο που ενδέχεται να επηρεάσει την προϋφιστάμενη δραστηριότητα των ΚΤΕΟ στην Καταλωνία καθώς και τη διάρθρωση της αγοράς, δεν φαίνεται εκ προοιμίου πρόσφορη να συμβάλει στην προστασία των καταναλωτών.

- 81 Όσον αφορά τον σκοπό που αφορά την ποιότητα της υπηρεσίας, επισημαίνεται συναφώς ότι, όπως επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 75 των προτάσεών του, το περιεχόμενο της παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων αποτελεί αντικείμενο εναρμονίσεως στο επίπεδο της Ένωσης.
- 82 Συγκεκριμένα, το άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 2009/40, σε συνδυασμό με τα παραρτήματά της I και II, προβλέπει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο που αφορά τις κατηγορίες ελεγχόμενων οχημάτων, τη συχνότητα των ελέγχων και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται, ούτως ώστε να εξασφαλίζονται, όπως υπογραμμίζει κατ' ουσίαν η αιτιολογική σκέψη 26 της εν λόγω οδηγίας, ορισμένα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων στο εσωτερικό της Ένωσης. Το εν λόγω πλαίσιο αποτελείται, κατά την αιτιολογική σκέψη 5 της ίδιας αυτής οδηγίας, από ελάχιστα πρότυπα και μεθόδους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον έλεγχο της αναλογικότητας.
- 83 Επομένως, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει κατά πόσον οι δύο προϋποθέσεις που θέτει η επίμαχη στην κύρια δίκη εθνική κανονιστική ρύθμιση για τη χορήγηση άδειας ασκήσεως της δραστηριότητας τεχνικού ελέγχου οχημάτων είναι πρόσφορες να εξασφαλίσουν κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό την επίτευξη των σκοπών που συνίστανται στην προστασία των καταναλωτών και στην οδική ασφάλεια.
- 84 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, η απάντηση που πρέπει να δοθεί στο τρίτο και στο τέταρτο ερώτημα είναι ότι το άρθρο 49 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε αυτό εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία εξαρτά τη χορήγηση άδειας σε επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων για τη λειτουργία κέντρου τεχνικού ελέγχου οχημάτων από την προϋπόθεση, αφενός, να τηρείται ελάχιστη απόσταση μεταξύ του κέντρου αυτού και άλλων ήδη εγκεκριμένων κέντρων της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων και, αφετέρου, η εν λόγω επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων να μην κατέχει, εφόσον της χορηγηθεί τέτοια άδεια, μερίδιο αγοράς υπερβαίνον το 50 %, εκτός αν αποδεικνύεται, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ότι η προϋπόθεση αυτή είναι όντως πρόσφορη να επιτύχει τους σκοπούς που συνίστανται στην προστασία των καταναλωτών και στην οδική ασφάλεια χωρίς να υπερβαίνει το αναγκαίο για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού μέτρο.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 85 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, έχει την έννοια ότι οι δραστηριότητες τεχνικού ελέγχου οχημάτων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.
- 2) Το άρθρο 51, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι οι δραστηριότητες των κέντρων τεχνικού ελέγχου οχημάτων, όπως αυτά τα οποία προβλέπει η επίμαχη στην κύρια δίκη νομοθεσία, δεν συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, τούτο δε παρά τη δυνατότητα των φορέων εκμεταλλεύσεως να προβαίνουν σε ακινητοποίηση οχημάτων όταν αυτά παρουσιάζουν, κατά τον έλεγχο, κενά ασφαλείας που συνεπάγονται άμεσο κίνδυνο.

- 3) Το άρθρο 49 ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται προς αυτό εθνική κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία εξαρτά τη χορήγηση άδειας σε επιχείρηση ή όμιλο επιχειρήσεων για τη λειτουργία κέντρου τεχνικού ελέγχου οχημάτων από την προϋπόθεση, αφενός, να τηρείται ελάχιστη απόσταση μεταξύ του κέντρου αυτού και άλλων ήδη εγκεκριμένων κέντρων της ίδιας επιχειρήσεως ή ομίλου επιχειρήσεων και, αφετέρου, η εν λόγω επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων να μην κατέχει, εφόσον της χορηγηθεί τέτοια άδεια, μερίδιο αγοράς υπερβαίνον το 50 %, εκτός αν αποδεικνύεται, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ότι η προϋπόθεση αυτή είναι όντως πρόσφορη να επιτύχει τους σκοπούς που συνίστανται στην προστασία των καταναλωτών και στην οδική ασφάλεια χωρίς να υπερβαίνει το αναγκαίο για την εκπλήρωση του σκοπού αυτού μέτρο.

(υπογραφές)