



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 12ης Απριλίου 2018\*

«Παράβαση κράτους μέλους – Κανονισμός (ΕΚ) 1072/2009 – Άρθρο 2, σημείο 6 – Άρθρο 8 – Ενδομεταφορές – Έννοια – Ορισμός ο οποίος περιλαμβάνεται σε έγγραφο “Ερωτήσεων & Απαντήσεων” που συνέταξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Νομική ισχύς – Εθνικά μέτρα εφαρμογής που περιορίζουν τον αριθμό των σημείων φορτώσεως και εκφορτώσεως τα οποία μπορούν να αποτελέσουν μέρος της ίδιας ενδομεταφοράς – Διακριτική ευχέρεια – Περιορισμός – Αναλογικότητα»

Στην υπόθεση C-541/16,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως βάσει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, που ασκήθηκε στις 25 Οκτωβρίου 2016,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux, L. Grønfeldt και τον U. Nielsen,

προσφεύγουσα,

κατά

**Βασιλείου της Δανίας**, εκπροσωπούμενου αρχικώς από τον C. Thorning, στη συνέχεια από τον J. Nyman-Lindgren και την M. Søndahl Wolff,

καθού,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. L. da Cruz Vilaça, πρόεδρο τμήματος, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger και F. Biltgen (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: R. Schiano, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 11ης Οκτωβρίου 2017,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 23ης Νοεμβρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

\* Γλώσσα διαδικασίας: η δανική.

## Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι το Βασίλειο της Δανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 2, σημείο 6, και το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ 2009, L 300, σ. 72).

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το δίκαιο της Ένωσης*

##### *Ο κανονισμός 1072/2009*

- 2 Ο κανονισμός 1072/2009 έχει ως σκοπό τη καθιέρωση κοινής πολιτικής μεταφορών, μεταξύ άλλων με τη θέσπιση κοινών κανόνων που εφαρμόζονται στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και των όρων υπό τους οποίους μπορούν να εκτελούν μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό. Ο κανονισμός αυτός θέτει την αρχή σύμφωνα με την οποία οι διεθνείς μεταφορές εκτελούνται υπό την προϋπόθεση χορηγήσεως κοινοτικής άδειας. Αυτή μπορεί να χορηγείται σε κάθε μεταφορέα που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου.
  - 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 4 έως 6, 13 και 15 του κανονισμού 1072/2009 έχουν ως εξής:
    - «(4) Η θέσπιση κοινής πολιτικής των μεταφορών συνεπάγεται για τον παρέχοντα υπηρεσίες μεταφορών την κατάργηση κάθε περιορισμού λόγω της ιθαγένειάς του ή λόγω του ότι είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο όπου παρέχεται η υπηρεσία.
    - (5) Για να επιτευχθεί αυτό ανεμπόδιστα και ευέλικτα πρέπει να προβλεφθεί ένα μεταβατικό καθεστώς ενδομεταφορών (καμποτάζ) ενόσω δεν έχει ακόμα εναρμονισθεί η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
    - (6) Η βαθμιαία ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς αναμένεται ότι θα οδηγήσει στην εξάλειψη των περιορισμών πρόσβασης στην εσωτερική αγορά των κρατών μελών. Ωστόσο στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθούν υπόψη η αποτελεσματικότητα των ελέγχων και η εξέλιξη των όρων άσκησης του επαγγέλματος καθώς και η εναρμόνιση των κανόνων στους τομείς, μεταξύ άλλων, της επιβολής και των οδικών τελών καθώς και της νομοθεσίας στον κοινωνικό τομέα και στον τομέα της ασφάλειας. Η Επιτροπή πρέπει να παρακολουθεί από κοντά την κατάσταση της αγοράς καθώς και την εναρμόνιση που προαναφέρθηκε και να προτείνει, κατά περίπτωση, περαιτέρω άνοιγμα των εγχώριων αγορών οδικών μεταφορών περιλαμβανομένων των ενδομεταφορών.
- [...]
- (13) Θα πρέπει να επιτρέπεται στους μεταφορείς που είναι κάτοχοι της κοινοτικής άδειας που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό και στους μεταφορείς που έχουν δικαίωμα να εκτελούν ορισμένες κατηγορίες διεθνών εμπορευματικών μεταφορών να εκτελούν εθνικές μεταφορές εντός ενός κράτους μέλους σε προσωρινή βάση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, χωρίς να διαθέτουν στο εν λόγω κράτος έδρα ή άλλη εγκατάσταση. [...]

[...]

(15) Με την επιφύλαξη των διατάξεων της Συνθήκης για το δικαίωμα εγκατάστασης, οι πράξεις ενδομεταφορών συνίστανται στην παροχή υπηρεσιών από μεταφορείς εντός κράτους μέλους στο οποίο δεν είναι εγκατεστημένοι και δεν θα πρέπει να απαγορεύονται εφόσον δεν διεξάγονται κατά τρόπο που δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα εντός του εν λόγω κράτους μέλους. Για να διευκολυνθεί η επιβολή αυτής της απαίτησης, θα πρέπει να ορίζονται σαφέστερα η συχνότητα των πράξεων ενδομεταφορών και η περίοδος στην οποία εκτελούνται. Κατά το παρελθόν, η εκτέλεση τέτοιων εθνικών γραμμών μεταφορών επιτρεπόταν σε προσωρινή βάση. Στην πράξη, αποδείχθηκε δύσκολο να προσδιοριστεί ποιες μεταφορές επιτρέπονται. Συνεπώς, χρειάζονται σαφείς και εύκολα εφαρμοστέοι κανόνες.»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού 1072/2009, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

[...]

6) “ενδομεταφορές”: εθνικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση σε κράτος μέλος υποδοχής, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

[...].»

5 Το κεφάλαιο III του κανονισμού 1072/2009, που φέρει τον τίτλο «Ενδομεταφορές», περιλαμβάνει το άρθρο 8, το οποίο προβλέπει, στις παραγράφους του 1 και 2:

«1. Κάθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, ο οποίος είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας και του οποίου ο οδηγός, εφόσον είναι υπήκοος τρίτης χώρας, έχει στην κατοχή του βεβαίωση οδηγού, έχει δικαίωμα, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο, να εκτελεί ενδομεταφορές.

2. Αφού παραδώσουν τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς, οι μεταφορείς οι οποίοι αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να εκτελούν, με το ίδιο όχημα, ή αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος, έως και τρεις ενδομεταφορές αφού εκτελέσουν διεθνή μεταφορά με αφετηρία άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και προορισμό το κράτος μέλος υποδοχής. Η τελευταία εκφόρτωση στο πλαίσιο της ενδομεταφοράς πριν από την αναχώρηση από το κράτος μέλος υποδοχής πραγματοποιείται εντός επτά ημερών από την τελευταία εκφόρτωση στο κράτος μέλος υποδοχής στο πλαίσιο της διεθνούς μεταφοράς εισόδου.

Εντός του χρονικού διαστήματος που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, οι μεταφορείς μπορούν να εκτελούν ορισμένες ή όλες τις ενδομεταφορές που επιτρέπονται στο πλαίσιο του εν λόγω εδαφίου σε οποιοδήποτε κράτος μέλος εφόσον περιορίζονται σε μία πράξη ενδομεταφοράς ανά κράτος μέλος διέλευσης εντός τριημέρου από την είσοδο άνευ φορτίου στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους.»

### ***Το δανικό δίκαιο***

6 Η Trafikstyrelsen (Υπηρεσία χερσαίων, θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών, Δανία) δημοσίευσε στις 21 Μαΐου 2010 στην ιστοσελίδα του τις Cabotagevejledning gældende fra den 14. maj 2010. En vejledning om cabotagereglerne i Europarlamentets og Rådets forordning nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (κατευθυντήριες γραμμές της 14ης Μαΐου 2010 όσον αφορά τους κανόνες περί οδικών ενδομεταφορών του κανονισμού 1072/2009 του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών), των οποίων το σημείο 3 έχει ως εξής:

«Ως ενδομεταφορά ορίζεται η εσωτερική μεταφορά ενός φορτίου από το σημείο φορτώσεως των αγαθών μέχρι την παράδοσή τους στον παραλήπτη που αναγράφεται στη φορτωτική. Η μεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει κατά περίπτωση περισσότερα σημεία φορτώσεως, ή περισσότερα σημεία παραδόσεως.»

### **Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία**

- 7 Στις 2 Οκτωβρίου 2013, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από το Βασίλειο της Δανίας στο πλαίσιο μιας υποθέσεως EU Pilot (φάκελος 5703/13), προκειμένου να μπορέσει να εκτιμήσει αν η δανική νομοθεσία σχετικά με τις ενδομεταφορές ήταν συμβατή με τον κανονισμό 1072/2009, και διατύπωσε τρεις αιτιάσεις αφορώσες, αντίστοιχα, την υποχρέωση υποβολής των σχετικών εγγράφων ήδη κατά τον έλεγχο τηρήσεως των κανόνων των ενδομεταφορών, το ύψος των επιβαλλόμενων στους μεταφορείς προστίμων σε περίπτωση παραβάσεως των κανόνων αυτών και τον περιορισμό της δυνατότητας εκτελέσεως ενδομεταφοράς που περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως.
- 8 Το Βασίλειο της Δανίας απάντησε στο αίτημα αυτό με επιστολές της 18ης Νοεμβρίου και της 12ης Δεκεμβρίου 2013.
- 9 Κρίνοντας ότι οι απαντήσεις δεν ήταν ικανοποιητικές, η Επιτροπή απηύθυνε, στις 11 Ιουλίου 2014, προειδοποιητική επιστολή σε αυτό το κράτος μέλος, επαναλαμβάνοντας τις τρεις αιτιάσεις που εκτίθενται στη σκέψη 7 της παρούσας αποφάσεως.
- 10 Με επιστολή της 9ης Σεπτεμβρίου 2014, το Βασίλειο της Δανίας αντέκρουσε τις εν λόγω αιτιάσεις.
- 11 Στις 25 Σεπτεμβρίου 2015, η Επιτροπή απηύθυνε στο Βασίλειο της Δανίας αιτιολογημένη γνώμη στην οποία εξέφρασε την ικανοποίησή της για τις εξηγήσεις των δανικών αρχών και την τροποποίηση της δανικής νομοθεσίας όσον αφορά την αιτίαση σχετικά με την υποχρέωση επίδειξης των σχετικών εγγράφων κατά τη στιγμή του ελέγχου. Η αιτιολογημένη γνώμη αφορούσε, συνεπώς, μόνο τις δύο άλλες αιτιάσεις.
- 12 Το Βασίλειο της Δανίας απάντησε στην αιτιολογημένη αυτή γνώμη με επιστολή της 25ης Νοεμβρίου 2015, παρέχοντας συμπληρωματικές εξηγήσεις.
- 13 Η Επιτροπή έκρινε ικανοποιητικές τις εξηγήσεις σχετικά με την αιτίαση για το ύψος των επιβαλλόμενων στους μεταφορείς προστίμων σε περίπτωση παραβάσεως των κανόνων για τις ενδομεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή, περιορίζοντας όμως το αντικείμενό της στην αιτίαση σχετικά με τον περιορισμό του αριθμού των σημείων φορτώσεως και των σημείων εκφορτώσεως που μπορούν να περιλαμβάνονται σε μία ενδομεταφορά.

## Επί της προσφυγής

### Επιχειρήματα των διαδίκων

- 14 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η έννοια «ενδομεταφορά», που απαντά στο άρθρο 2, σημείο 6, και στο άρθρο 8 του κανονισμού 1072/2009, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η ίδια ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως, περισσότερα σημεία εκφορτώσεως, ή και περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως.
- 15 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής Οδικών Μεταφορών της 25ης Οκτωβρίου 2010, οι αντιπρόσωποι των κρατών μελών κατέληξαν σε συμφωνία ως προς την ανωτέρω ερμηνεία, η οποία δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διευθύνσεως (ΓΔ) «Κινητικότητα και Μεταφορές» της Επιτροπής, υπό τη μορφή κειμένου «Ερωτήσεων & Απαντήσεων», και η οποία, συνεπώς, δεσμεύει όλα τα κράτη μέλη.
- 16 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο μέτρο που οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών που θεσπίστηκαν από το Βασίλειο της Δανίας προβλέπουν ότι μια ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει είτε περισσότερα σημεία φορτώσεως είτε περισσότερα σημεία εκφορτώσεως, δεν είναι σύμφωνες ούτε με την ερμηνεία αυτή ούτε με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 1072/2009 σκοπό.
- 17 Τέλος, με την απάντησή της, η Επιτροπή απορρίπτει το επιχείρημα του Βασιλείου της Δανίας ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν διακριτική ευχέρεια ως προς τη θέσπιση εθνικών μέτρων εφαρμογής προκειμένου να αποσαφηνιστεί ο ορισμός της «ενδομεταφοράς», κατά την έννοια του κανονισμού 1072/2009. Κατά το θεσμικό αυτό όργανο, τέτοια διακριτική ευχέρεια δεν είναι δυνατό να υπάρξει, στο βαθμό που η έννοια αυτή έχει εναρμονιστεί βάσει του άρθρου 2, σημείο 6, και του άρθρου 8 του εν λόγω κανονισμού και που, εν πάση περιπτώσει, οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών δεν είναι σύμφωνες με την αρχή της αναλογικότητας.
- 18 Το Βασίλειο της Δανίας αμφισβητεί την ερμηνεία της έννοιας «ενδομεταφορά» που προτείνει η Επιτροπή. Επισημαίνει ότι το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009 προβλέπει μόνον ότι είναι δυνατό να εκτελεστούν με το ίδιο όχημα έως και τρεις ενδομεταφορές, αλλά δεν προσδιορίζει τον αριθμό των σημείων φορτώσεως και των σημείων εκφορτώσεως που μπορεί να περιλαμβάνει η ίδια ενδομεταφορά. Επομένως, ο κανονισμός στερείται σαφήνειας όσον αφορά τον ορισμό της εν λόγω έννοιας.
- 19 Η εν λόγω έλλειψη σαφήνειας επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι οι σχετικοί με τις ενδομεταφορές κανόνες που προβλέπονται από τον κανονισμό 1072/2009 ερμηνεύονται και εφαρμόζονται διαφορετικά στα διάφορα κράτη μέλη, όπως προκύπτει ειδικότερα από τις σελίδες 18 και 19 της εκθέσεως της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών της Ένωσης [COM(2014) 222 τελικό]. Επιπλέον, η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε ότι ο ορισμός της έννοιας της ενδομεταφοράς που περιλαμβάνεται στον κανονισμό 1072/2009 είναι προβληματικός και σκοπεύει να αναθεωρήσει τον εν λόγω κανονισμό για την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων.
- 20 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η ερμηνεία της έννοιας της ενδομεταφοράς έχει διευκρινιστεί κατόπιν συνεδριάσεως της επιτροπής μεταφορών και ότι ο νέος ορισμός που δόθηκε από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών κατά την εν λόγω συνεδρίαση περιλαμβάνεται στο έγγραφο «Ερωτήσεων & Απαντήσεων» το οποίο δεσμεύει τα κράτη μέλη, το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι αυτό το έγγραφο δεν έχει καμία νομική ισχύ και ότι ο ορισμός που περιλαμβάνει δεν βασίζεται σε συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών.



- 21 Το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 48 της αποφάσεως της 21ης Δεκεμβρίου 2011, *Danske Svineproducenter* (C-316/10, EU:C:2011:863), ότι, όταν ένας κανονισμός στερείται σαφήνειας, τα κράτη μέλη διαθέτουν διακριτική ευχέρεια ως προς τη θέσπιση μέτρων σε εθνικό επίπεδο προκειμένου να άρουν την ασάφεια, υπό την προϋπόθεση, όμως, ότι τα μέτρα αυτά είναι αναλογικά και σύμφωνα με τους σκοπούς που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός.
- 22 Το εν λόγω κράτος μέλος επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2, σημείο 6, και το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 15 του κανονισμού, σκοπός αυτού του τελευταίου είναι να περιορίσει τις εσωτερικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο κράτος μέλος υποδοχής οι οποίες πραγματοποιούνται από εγκατεστημένο στην αλλοδαπή οδικό μεταφορέα, απαγορεύοντας, μεταξύ άλλων, τις ενδομεταφορές που εκτελούνται κατά τρόπο ώστε να δημιουργούν σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα εντός του εν λόγω κράτους μέλους.
- 23 Εάν, όμως, δεν εφαρμοζόταν κανένας περιορισμός στον αριθμό των σημείων φορτώσεως και εκφορτώσεως, θα ήταν δυνατό, για έναν εγκατεστημένο στην αλλοδαπή οδικό μεταφορέα, να εκτελεί μεγάλο αριθμό πράξεων μεταφοράς στο κράτος μέλος υποδοχής και να θεωρεί ότι αποτελούν μία και μόνη ενδομεταφορά, με αποτέλεσμα να είναι δυνατόν να καταστρατηγηθεί ο προβλεπόμενος από τον κανονισμό 1072/2009 περιορισμός των ενδομεταφορών σε τρεις.
- 24 Το Βασίλειο της Δανίας συνάγει από τα ανωτέρω ότι, στο μέτρο που εξασφαλίζουν τον προσωρινό χαρακτήρα της ενδομεταφοράς και συμβάλλουν στη βελτίωση του συντελεστή φορτίου των βαρέων φορτηγών οχημάτων και στην αποφυγή μεταφοράς χωρίς φορτίο προς όφελος της αποτελεσματικότητας των μεταφορών, οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών είναι σύμφωνες με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 1072/2009 σκοπό. Τα μέτρα αυτά επιτρέπουν, επιπλέον, να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου και να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του ελέγχου τήρησης του εν λόγω κανονισμού.

### *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 25 Προκειμένου να κριθεί η βασιμότητα της παρούσας προσφυγής, υπενθυμίζεται, εισαγωγικά, ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως, απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της προσαπτομένης παραβάσεως και να προσκομίσει στο Δικαστήριο τα στοιχεία που του είναι αναγκαία για να ελέγξει την ύπαρξη της παραβάσεως αυτής, χωρίς η Επιτροπή να μπορεί να στηριχθεί σε οποιοδήποτε τεκμήριο (αποφάσεις της 12ης Μαΐου 2005, Επιτροπή κατά Βελγίου, C-287/03, EU:C:2005:282, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 19ης Μαΐου 2011, Επιτροπή κατά Μάλτας, C-376/09, EU:C:2011:320, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 26 Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή προσάπτει στο Βασίλειο της Δανίας παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει από το άρθρο 2, σημείο 6, και το άρθρο 8 του κανονισμού 1072/2009, διότι θέσπισε εθνικά μέτρα εφαρμογής που αποσκοπούν στην αποσαφήνιση της ερμηνείας της «ενδομεταφοράς», κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού, μολονότι το κράτος μέλος αυτό δεν είχε την αρμοδιότητα να το πράξει. Εν πάση περιπτώσει, τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 1072/2009 σκοπό.
- 27 Συναφώς, υπογραμμίζεται ότι, αν και, ακριβώς λόγω της φύσεώς τους και της λειτουργίας τους εντός του συστήματος των πηγών του δικαίου της Ένωσης, οι διατάξεις των κανονισμών παράγουν, κατά κανόνα, άμεσα αποτελέσματα στις εθνικές έννομες τάξεις, χωρίς να απαιτείται οι εθνικές αρχές να λάβουν μέτρα εφαρμογής, εντούτοις είναι ενδεχομένως αναγκαία, για την υλοποίηση ορισμένων διατάξεων κανονισμού, η λήψη μέτρων εφαρμογής εκ μέρους των κρατών μελών (αποφάσεις της

21ης Δεκεμβρίου 2011, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, σκέψεις 39 και 40, καθώς και της 30ής Μαρτίου 2017, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

- 28 Δεν αμφισβητείται ότι τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν μέτρα εφαρμογής ενός κανονισμού εφόσον δεν παρακωλύουν την άμεση εφαρμογή του, δεν αποκρύπτουν τη φύση του ως πράξεως του δικαίου της Ένωσης και συγκεκριμενοποιούν την άσκηση της διακριτικής ευχέρειας την οποία τους παρέχει ο κανονισμός, χωρίς ωστόσο να υπερβαίνουν τα όρια που θέτουν οι διατάξεις του (αποφάσεις της 21ης Δεκεμβρίου 2011, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, σκέψη 41, καθώς και της 30ής Μαρτίου 2017, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, σκέψη 18 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 29 Κατόπιν εξετάσεως των εφαρμοστέων διατάξεων του επίμαχου κανονισμού, ερμηνευόμενων υπό το πρίσμα των σκοπών του, μπορεί να προσδιοριστεί αν αυτές απαγορεύουν, επιβάλλουν ή παρέχουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να λαμβάνουν ορισμένα μέτρα εφαρμογής και, ιδίως στην τελευταία αυτή περίπτωση, να προσδιοριστεί αν κάποιο συγκεκριμένο μέτρο εντάσσεται στο πλαίσιο της διακριτικής ευχέρειας που αναγνωρίζεται σε κάθε κράτος μέλος (απόφαση της 30ής Μαρτίου 2017, *Lingurár*, C-315/16, EU:C:2017:244, σκέψη 19 και παρατιθέμενη νομολογία).
- 30 Συναφώς, τονίζεται ότι οι σχετικές διατάξεις του κανονισμού 1072/2009, δηλαδή το άρθρο 2, σημείο 6, και το άρθρο 8, δεν επιτρέπουν ρητώς στα κράτη μέλη να θεσπίζουν εθνικά μέτρα εφαρμογής όσον αφορά τις ενδομεταφορές.
- 31 Ωστόσο, όπως προκύπτει από τη σκέψη 28 της παρούσας απόφασεως και όπως το υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 41 των προτάσεών του, τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν μέτρα εφαρμογής των κανονισμών ακόμη και αν δεν τους παρέχεται ρητώς σχετική εξουσιοδότηση.
- 32 Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει κρίνει, στις σκέψεις 48 έως 50 της αποφάσεως της 21ης Δεκεμβρίου 2011, *Danske Svineproducenter* (C-316/10, EU:C:2011:863), στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 1/2005 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την προστασία των ζώων κατά τη μεταφορά και συναφείς δραστηριότητες και για την τροποποίηση των οδηγιών 64/432/ΕΟΚ και 93/119/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) 1255/97 (ΕΕ 2005, L 3, σ. 1), πρέπει να αναγνωριστεί στα κράτη μέλη ορισμένη διακριτική ευχέρεια που να τους επιτρέπει να θεσπίζουν εθνικά μέτρα για τον καθορισμό των προδιαγραφών σχετικά με το ύψος των εσωτερικών διαμερισμάτων των οχημάτων που προορίζονται για την οδική μεταφορά χοίρων, στο μέτρο που, ακόμη και αν ο εν λόγω κανονισμός δεν εξουσιοδοτεί ρητώς τα κράτη μέλη για τη θέσπιση των προδιαγραφών αυτών, αυτός δεν ορίζει επακριβώς το ύψος των εν λόγω διαμερισμάτων.
- 33 Ομοίως, το Δικαστήριο έκρινε, στις σκέψεις 36 και 40 έως 43 της αποφάσεως της 28ης Οκτωβρίου 2010, *SGS Belgium κ.λπ.* (C-367/09, EU:C:2010:648), ότι, αν και ο κανονισμός (ΕΚ, Ευρατόμ) 2988/95 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1995, σχετικά με την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ 1995, L 312, σ. 1), δεν επιτρέπει ρητώς στα κράτη μέλη να το πράξουν, αυτά έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν εθνικά μέτρα εφαρμογής που προβλέπουν τις κυρώσεις οι οποίες είναι δυνατό να επιβληθούν σε περίπτωση παραβιάσεως του δικαίου της Ένωσης που ζημιώνει τον προϋπολογισμό της Ένωσης, δεδομένου ότι οι σχετικές διατάξεις του εν λόγω κανονισμού περιορίζονται στη θέσπιση γενικών κανόνων και δεν προσδιορίζουν σε ποια περίπτωση ούτε κατά ποιού προσώπου επιβάλλεται καθεμία από τις κυρώσεις αυτές.
- 34 Πρέπει, επομένως, κατά τον ίδιο τρόπο, να εξακριβωθεί αν, όπως υποστηρίζει το Βασίλειο της Δανίας, η έννοια «ενδομεταφορά», όπως ορίζεται στον κανονισμό 1072/2009, στερείται σαφήνειας, μεταξύ άλλων όσον αφορά το ζήτημα κατά πόσο μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως, ώστε να δικαιολογείται η θέσπιση εθνικών μέτρων εφαρμογής που αποσκοπούν στην αποσαφήνιση του περιεχομένου της έννοιας αυτής.

- 35 Συναφώς, τονίζεται, πρώτον, ότι το άρθρο 2, σημείο 6, του κανονισμού 1072/2009 ορίζει την έννοια των ενδομεταφορών ως «εθνικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση σε κράτος μέλος υποδοχής», χωρίς, ωστόσο, ουδόλως να διευκρινίζει τον αριθμό των σημείων φορτώσεως ή των σημείων εκφορτώσεως τα οποία μπορεί να περιλαμβάνει μια τέτοια μεταφορά.
- 36 Το άρθρο 8, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού προβλέπει ότι, αφού παραδώσουν τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς, οι εγκατεστημένοι στην αλλοδαπή οδικοί μεταφορείς επιτρέπεται να εκτελούν έως και τρεις ενδομεταφορές αφού εκτελέσουν διεθνή μεταφορά με αφητηρία άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και προορισμό το κράτος μέλος υποδοχής. Η διάταξη αυτή διευκρινίζει ότι η τελευταία εκφόρτωση στο πλαίσιο της ενδομεταφοράς πριν από την αναχώρηση από το κράτος μέλος υποδοχής πραγματοποιείται εντός επτά ημερών από την τελευταία εκφόρτωση που πραγματοποιήθηκε στο κράτος μέλος υποδοχής στο πλαίσιο της διεθνούς μεταφοράς εισόδου.
- 37 Καίτοι από τους όρους «τελευταία εκφόρτωση στο πλαίσιο της ενδομεταφοράς» που περιέχονται στο άρθρο αυτό προκύπτει ότι μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία εκφορτώσεως, η διάταξη αυτή δεν ορίζει πάντως αν μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει και περισσότερα σημεία φορτώσεως.
- 38 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από το γράμμα του άρθρου 2, σημείο 6, και του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009 δεν προκύπτει απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον ο όρος «ενδομεταφορά» που απαντά στον εν λόγω κανονισμό πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως.
- 39 Ωστόσο, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 44 των προτάσεών του, το γεγονός ότι μια διάταξη είναι διατυπωμένη με γενικό και αόριστο τρόπο αποτελεί ένδειξη ότι απαιτείται η θέσπιση εθνικών μέτρων εφαρμογής.
- 40 Επιπλέον, δεδομένου ότι ο σκοπός του κανονισμού 1072/2009 συνίσταται, κατά την αιτιολογική του σκέψη 26, στην εξασφάλιση ενός συνεκτικού πλαισίου για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ολόκληρη την Ένωση, ο κανονισμός αυτός δεν απαγορεύει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει ορισμένα μέτρα για την εφαρμογή του. Πράγματι, όσον αφορά, συγκεκριμένα, την ενδομεταφορά, στην αιτιολογική σκέψη 5 του κανονισμού διευκρινίζεται ότι πρέπει να προβλεφθεί ένα μεταβατικό καθεστώς για αυτόν τον τύπο μεταφοράς, ενόσω δεν έχει ακόμη εναρμονισθεί η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- 41 Δεύτερον, υπογραμμίζεται ότι, προκειμένου να αποφασιστεί σε ποια στιγμή πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει συμπληρωθεί το όριο των τριών ενδομεταφορών που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009, πρέπει να καθοριστεί αν μια ενδομεταφορά που περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως συνιστά μία και μόνη ενδομεταφορά ή περισσότερες ενδομεταφορές.
- 42 Τρίτον, είναι γνωστό ότι η «ενδομεταφορά», υπό την έννοια του κανονισμού 1072/2009, ερμηνεύεται κατά τρόπο διαφορετικό στα διάφορα κράτη μέλη. Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, το Βασίλειο της Δανίας και, μέχρι πρόσφατα, η Δημοκρατία της Φινλανδίας θεωρούν ότι μία ενδομεταφορά δεν μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως. Το Βασίλειο του Βελγίου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας και η Δημοκρατία της Πολωνίας επιτρέπουν περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως σε περίπτωση που υφίσταται μία μόνο σύμβαση μεταφοράς ή όταν τα εμπορεύματα έχουν τον ίδιο αποστολέα ή τον ίδιο παραλήπτη. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και το Βασίλειο της Σουηδίας θεωρούν ότι μία ενδομεταφορά μπορεί σε κάθε



περίπτωση να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως. Ωστόσο, μια τέτοια ερμηνευτική απόκλιση μαρτυρεί ασάφεια και αοριστία του κανονισμού 1072/2009 όσον αφορά την έννοια της ενδομεταφοράς.

- 43 Τέταρτον, τονίζεται ότι η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε, τόσο στο σημείο 19 της εκθέσεώς της COM(2014) 222 τελικό όσο και κατά την έγγραφη διαδικασία και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, την ανάγκη αποσαφήνισης της «ενδομεταφοράς», κατά την έννοια του κανονισμού 1072/2009.
- 44 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, μολονότι το άρθρο 2, σημείο 6, και το άρθρο 8 του κανονισμού 1072/2009 δεν προβλέπουν ρητώς τη θέσπιση εθνικών μέτρων εφαρμογής, οι διατάξεις αυτές στερούνται σαφήνειας όσον αφορά την έννοια της ενδομεταφοράς, με αποτέλεσμα να πρέπει να αναγνωριστεί στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια για τη θέσπιση τέτοιων μέτρων.
- 45 Όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 57 και 58 των προτάσεών του, η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο [COM(2017) 281 τελικό], η οποία αποσκοπεί μεταξύ άλλων στην τροποποίηση του κανονισμού 1072/2009 όσον αφορά τον ορισμό της έννοιας «ενδομεταφορά» που απαντά στο άρθρο 2, σημείο 6, του εν λόγω κανονισμού. Πράγματι, η πρόταση αυτή, ευρισκόμενη ακόμη στο στάδιο των συζητήσεων, δεν ασκεί επιρροή στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως.
- 46 Όσον αφορά το επιχείρημα της Επιτροπής σύμφωνα με το οποίο η ερμηνεία της έννοιας της ενδομεταφοράς έχει διευκρινιστεί στο έγγραφο «Ερωτήσεων & Απαντήσεων» που συντάχθηκε κατόπιν της συνεδριάσεως της Επιτροπής Οδικών Μεταφορών της 25ης Οκτωβρίου 2010, ούτε και αυτό μπορεί να ευδοκιμήσει.
- 47 Πράγματι, αν και, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, το έγγραφο αυτό δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο της ΓΔ «Κινητικότητα και Μεταφορές» του θεσμικού αυτού οργάνου, δεν δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Επιπλέον, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 82 έως 84 των προτάσεών του, το άρθρο 2, παράγραφος 2, του Εσωτερικού Κανονισμού της Επιτροπής Οδικών Μεταφορών ορίζει ότι στην ημερησία διάταξη που συντάσσεται για κάθε συνεδρίαση γίνεται διάκριση μεταξύ, αφενός, προτεινόμενων μέτρων επί των οποίων η επιτροπή καλείται να γνωμοδοτήσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, και, αφετέρου, λοιπών θεμάτων τα οποία υποβάλλονται στην επιτροπή αυτή για ενημέρωση ή για απλή ανταλλαγή απόψεων. Εν προκειμένω, από την υποβληθείσα στο Δικαστήριο δικογραφία προκύπτει ότι η ερμηνεία της έννοιας «ενδομεταφορά», όπως εκτίθεται στο εν λόγω έγγραφο, πράγματι περιλαμβανόταν στην ημερησία διάταξη της συνεδριάσεως της Επιτροπής Οδικών Μεταφορών της 25ης Οκτωβρίου 2010, όμως το σημείο αυτό δεν τέθηκε σε ψηφοφορία. Κατά συνέπεια, η ερμηνεία αυτή δεν πρέπει να θεωρηθεί αποτέλεσμα συμφωνίας μεταξύ των αντιπροσώπων των κρατών μελών. Εν πάση περιπτώσει, η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε, κατά την έγγραφη διαδικασία καθώς και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι το εν λόγω έγγραφο δεν είναι νομικά δεσμευτικό.
- 48 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να προσαφθεί στο Βασίλειο της Δανίας η θέσπιση εθνικών μέτρων εφαρμογής του κανονισμού 1072/2009 και, συγκεκριμένα, του άρθρου 2, σημείο 6, καθώς και του άρθρου 8 του εν λόγω κανονισμού, με σκοπό την αποσαφήνιση του περιεχομένου της «ενδομεταφοράς», υπό την έννοια του κανονισμού, ενόψει της εφαρμογής του εντός του εν λόγω κράτους μέλους.
- 49 Πρέπει ωστόσο να εξεταστεί αν τα εθνικά μέτρα εφαρμογής που θεσπίστηκαν από το Βασίλειο της Δανίας, δηλαδή οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών, είναι σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας.

- 50 Η αρχή της αναλογικότητας, η οποία δεσμεύει μεταξύ άλλων τις νομοθετικές και κανονιστικές αρχές των κρατών μελών κατά την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, απαιτεί τα μέσα που προβλέπει μια διάταξη να είναι πρόσφορα για την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από την εν λόγω νομοθεσία της Ένωσης σκοπού και να μη βαίνουν πέραν του αναγκαίου για την επίτευξή του μέτρου (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, *Danske Svineproducenter*, C-316/10, EU:C:2011:863, σκέψη 52).
- 51 Όσον αφορά, πρώτον, τον πρόσφορο χαρακτήρα των κατευθυντήριων γραμμών περί ενδομεταφορών για την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από τον κανονισμό 1072/2009 σκοπού σχετικά με αυτό το είδος μεταφορών, το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι, απαγορεύοντας στους εγκατεστημένους στην αλλοδαπή οδικούς μεταφορείς να εκτελούν ενδομεταφορές που περιλαμβάνουν περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως, τα μέτρα αυτά αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στο να διασφαλίζεται ότι οι ενδομεταφορές δεν εκτελούνται κατά τρόπο που δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα.
- 52 Πρέπει να επισημανθεί, συναφώς, ότι, στο μέτρο που ο κανονισμός 1072/2009 αποσκοπεί, κατά την αιτιολογική του σκέψη 5, στη θέσπιση ενός μεταβατικού καθεστώτος ενδομεταφορών, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να ανοίξουν πλήρως τις εθνικές αγορές στους εγκατεστημένους στην αλλοδαπή οδικούς μεταφορείς. Έτσι, το άρθρο 8, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι η ενδομεταφορά επιτρέπεται μόνο κατόπιν εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς και περιορίζεται σε τρεις ενδομεταφορές εντός επτά ημερών από την τελευταία εκφόρτωση στο πλαίσιο της διεθνούς αυτής μεταφοράς. Επιπλέον, οι αιτιολογικές σκέψεις 13 και 15 του κανονισμού 1072/2009 δίνουν έμφαση στον προσωρινό χαρακτήρα των ενδομεταφορών και αναφέρουν, μεταξύ άλλων, ότι οι ενδομεταφορές δεν πρέπει να εκτελούνται κατά τρόπο που δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα εντός του κράτους μέλους υποδοχής.
- 53 Επομένως, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 66 και 68 των προτάσεών του, το να επιτρέπεται σε εγκατεστημένους στην αλλοδαπή οδικούς μεταφορείς να διεξάγουν ενδομεταφορές που περιλαμβάνουν απεριόριστο αριθμό σημείων φορτώσεως και σημείων εκφορτώσεως μπορεί να καταστήσει κενό περιεχομένου το όριο των τριών ενδομεταφορών που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009 και, επομένως, να έρχεται σε αντίθεση με τον προσωρινό χαρακτήρα των ενδομεταφορών καθώς και με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό σκοπό ως προς αυτό το είδος μεταφορών. Πράγματι, στην περίπτωση αυτή, ο προσωρινός χαρακτήρας των ενδομεταφορών διασφαλίζεται μόνο με την προθεσμία των επτά ημερών που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1072/2009.
- 54 Συνεπώς, η προβλεπόμενη από τις κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών απαγόρευση είναι ικανή να διασφαλίσει την τήρηση του ορίου των τριών ενδομεταφορών ο οποίος προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού.
- 55 Κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά είναι πρόσφορα για την υλοποίηση του επιδιωκόμενου από τον κανονισμό 1072/2009 σκοπού όσον αφορά τις ενδομεταφορές.
- 56 Δεύτερον, πρέπει να εξεταστεί αν οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών βαίνουν πέραν του αναγκαίου για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρου.
- 57 Το Βασίλειο της Δανίας υποστηρίζει ότι ο περιορισμός του αριθμού των σημείων φορτώσεως και των σημείων εκφορτώσεως που μπορεί να περιλαμβάνει μία ενδομεταφορά ο οποίος προβλέπεται από τις κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών είναι αναγκαίος για τη διασφάλιση του προσωρινού χαρακτήρα των ενδομεταφορών και δεν είναι ιδιαιτέρως επαχθής, δεδομένου ότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν φθάνουν μέχρι του σημείου να προβλέπουν ότι μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει μόνο ένα σημείο φορτώσεως και ένα σημείο εκφορτώσεως.

- 58 Επισημαίνεται, συναφώς, ότι οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών προβλέπουν ότι μία ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει είτε περισσότερα σημεία φορτώσεως, είτε περισσότερα σημεία εκφορτώσεως. Τα μέτρα αυτά δεν περιορίζουν, συνεπώς, τον αριθμό των αποστολών ή των εντολέων για την ίδια ενδομεταφορά και επιτρέπουν εμμέσως να περιλαμβάνονται σε μία ενδομεταφορά περισσότερα σημεία φορτώσεως και ένα σημείο εκφορτώσεως ή περισσότερα σημεία εκφορτώσεως και ένα σημείο φορτώσεως.
- 59 Προκύπτει συνεπώς ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών, απαγορεύονται μόνον οι ενδομεταφορές που περιλαμβάνουν περισσότερα σημεία φορτώσεως και περισσότερα σημεία εκφορτώσεως.
- 60 Κατά συνέπεια, τα μέτρα αυτά δεν βαίνουν πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου με τον κανονισμό 1072/2009 σκοπού.
- 61 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, πρέπει να συναχθεί ότι οι κατευθυντήριες γραμμές περί ενδομεταφορών είναι σύμφωνες με την αρχή της αναλογικότητας.
- 62 Υπό αυτές τις συνθήκες, κρίνεται ότι η Επιτροπή δεν κατόρθωσε να αποδείξει ότι, θεσπίζοντας εθνικά μέτρα εφαρμογής που αποσκοπούν στην αποσαφήνιση της ενδομεταφοράς υπό την έννοια του κανονισμού 1072/2009, το Βασίλειο της Δανίας παρέβη τις υποχρεώσεις του εκ του άρθρου 2, σημείο 6, και του άρθρου 8 του εν λόγω κανονισμού.
- 63 Κατά συνέπεια, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να απορριφθεί.

#### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 64 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι το Βασίλειο της Δανίας ζήτησε την καταδίκη της Επιτροπής, η οποία και ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Απορρίπτει την προσφυγή.**
- 2) Καταδικάζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.**

(υπογραφές)