



## Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ  
EVGENI TANCHEV  
της 28ης Ιανουαρίου 2021<sup>1</sup>

**Υπόθεση C-120/19**

**X**

**παρισταμένων των:**

**College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend,  
Tamoil Nederland BV**

[αίτηση του Raad van State (Συμβουλίου της Επικρατείας, Κάτω Χώρες)  
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων – Έννοια της “κατασκευαστικής απαιτήσεως” – Όρος κατά τον οποίο επιτρέπεται σε πρατήριο καυσίμων που πωλεί υγραέριο η παραλαβή υγραερίου μόνο από βυτιοφόρα που φέρουν θερμοαπωθητικό κάλυμμα – Συμφωνίες αφορώσες το εν λόγω θερμοαπωθητικό κάλυμμα – Τεκμήριο νομιμότητας του όρου αυτού»

1. Η υπό κρίση υπόθεση, όπως υποβλήθηκε στο Δικαστήριο, εγείρει δύο διακριτά ζητήματα: το ένα αφορά την ορθή ερμηνεία της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων<sup>2</sup>, και ιδίως το άρθρο 1, παράγραφος 5, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, και το άλλο την αρχή της αποτελεσματικότητας και τα όρια που θέτει η εν λόγω αρχή στους διαδικαστικούς κανόνες των κρατών μελών. Τα ως άνω ζητήματα ανέκυψαν στο πλαίσιο προσφυγής που στρέφεται κατά συγκεκριμένων όρων που επιβλήθηκαν σε πρατήριο καυσίμων που πωλεί και υγραέριο στο πλαίσιο περιβαλλοντικής άδειας, οι οποίοι απαιτούν από το εν λόγω πρατήριο να παραλαμβάνει υγραέριο αποκλειστικά και μόνο από βυτιοφόρα που συμμορφώνονται προς ορισμένες ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας. Το πρώτο προδικαστικό ερώτημα συνίσταται στο κατά πόσον οι εν λόγω όροι είναι συμβατοί προς το δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως την οδηγία 2008/68, και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα αφορά το κατά πόσον οι ως άνω όροι είναι εκτελεστοί στην περίπτωση που κριθεί ότι αντιβαίνουν στο δίκαιο της Ένωσης.

<sup>1</sup> Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

<sup>2</sup> ΕΕ 2008, L 260, σ. 13.

## I. Το νομικό πλαίσιο

### A. Η οδηγία 2008/68

2. Η αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας 2008/68 αναφέρει ότι η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων<sup>3</sup>, οι κανονισμοί για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και η ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θεσπίζουν ενιαίους κανόνες για την ασφαλή διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Οι κανόνες αυτοί πρέπει επίσης να επεκταθούν στις εγχώριες μεταφορές, ώστε να εναρμονισθούν σε όλη την Ένωση οι όροι μεταφοράς των επικίνδυνων εμπορευμάτων και να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία της κοινής αγοράς μεταφορών.

3. Περαιτέρω, κατά την αιτιολογική σκέψη 13 της οδηγίας 2008/68, κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει αυστηρότερους κανόνες για τις εγχώριες μεταφορές που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο έδαφός του.

4. Η αιτιολογική σκέψη 22 της οδηγίας 2008/68 αναφέρει ότι οι στόχοι της οδηγίας συνίστανται στην εξασφάλιση ομοιόμορφης εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων ασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση και στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στις εγχώριες και τις διεθνείς μεταφορές.

5. Το άρθρο 1 της οδηγίας 2008/68, το οποίο επιγράφεται «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις οδικές [...] μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός ή μεταξύ των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφόρτωσης [...]

[...]

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν, αυστηρά για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια, τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός του εδάφους τους.»

6. Το άρθρο 3 της οδηγίας 2008/68, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», προβλέπει τα εξής:

«1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 6, δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα εφόσον απαγορεύεται η μεταφορά τους από το παράρτημα I τμήμα I.1 [...]

2. Με την επιφύλαξη των γενικών κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά ή των κανόνων που εφαρμόζονται εν γένει στις μεταφορές εμπορευμάτων, οι μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων επιτρέπονται, με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι όροι που καθορίζονται στο παράρτημα I τμήμα I.1 [...].»

<sup>3</sup> Η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR), συνήφθη στη Γενεύη, στις 30 Σεπτεμβρίου 1957, υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (στο εξής: ADR).

7. Το άρθρο 5, το οποίο επιγράφεται «Περιορισμοί για λόγους ασφάλειας της μεταφοράς», ορίζει τα εξής:

«1. Τα κράτη μέλη δύνανται, για λόγους ασφάλειας της μεταφοράς, να εφαρμόζουν αυστηρότερες διατάξεις για τις εγχώριες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, εξαιρουμένων των απαιτήσεων κατασκευής οι οποίες πραγματοποιούνται με οχήματα, βαγόνια και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο έδαφός τους.»

8. Το παράρτημα I, το οποίο φέρει τον τίτλο «Οδικές μεταφορές», ορίζει στο σημείο I.1 (ADR) τα εξής:

«Παραρτήματα A και B της ADR [...]· ο όρος “αντισυμβαλλόμενο μέρος” αντικαθίσταται από τον όρο “κράτος μέλος” αναλόγως.»

### ***B. Η ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων***

9. Το παράρτημα A της ADR περιλαμβάνει τους ακόλουθους ορισμούς στο σημείο 1.2.1 («Ορισμοί»):

«“Υγραέριο (LPG)”· υδροποιημένο αέριο χαμηλής πίεσεως αποτελούμενο από έναν ή περισσότερους ελαφρείς υδρογονάνθρακες που καθορίζονται αποκλειστικά στα UN αριθ. 1011, 1075, 1965, 1969 ή 1978 και αποτελούνται κυρίως από προπάνιο, προπένιο, βουτάνιο, ισομερή βουτανίου και βουτάνιο με ίχνη άλλων αερίων υδρογονανθράκων·

[...]

“Προστατευτική επικάλυψη” (για δεξαμενές): η επικάλυψη ή η επίστρωση που προστατεύει τα υλικά της μεταλλικής δεξαμενής από τις μεταφερόμενες ουσίες,

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Ο ορισμός αυτός δεν εφαρμόζεται σε επικαλύψεις ή επιστρώσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την προστασία των προς μεταφορά ουσιών.

[...]

“Κέλυφος” (για δεξαμενές): το τμήμα της δεξαμενής εντός του οποίου διατηρείται η προς μεταφορά ουσία, συμπεριλαμβανομένων των θυρίδων και των κλεισιμάτων, χωρίς όμως τον εξοπλισμό εξυπηρέτησεως ή τον εξωτερικό δομικό εξοπλισμό·

[...]

“Δεξαμενή”· το κέλυφος, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού εξυπηρέτησεως και του δομικού εξοπλισμού. [...]

[...]

“Βυτιοφόρο”· όχημα το οποίο έχει κατασκευαστεί με σκοπό τη μεταφορά υγρών, αερίων ή ουσιών υπό τη μορφή σκόνης και αποτελείται από μία ή περισσότερες σταθερές δεξαμενές. Πέραν του κυρίως οχήματος, ή των κινητών μερών του εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται στο σταθερό

τμήμα του, τα βυτιοφόρα αποτελούνται από ένα ή περισσότερα κελύφη, τα μέρη του εξοπλισμού τους και τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για τη σύνδεσή τους στο όχημα ή τα κινητά μέρη του·

[...]».

### **Γ. Το ολλανδικό δίκαιο**

10. Το άρθρο 8:69a του Algemene wet bestuursrecht (ολλανδικού κώδικα διοικητικής διαδικασίας) έχει ως εξής:

«Τα διοικητικά δικαστήρια δεν δύνανται να ακυρώνουν αποφάσεις με την αιτιολογία ότι αυτές αντίκεινται σε γραπτούς ή άγραφους κανόνες δικαίου ή σε γενικές αρχές του δικαίου, αν οι εν λόγω κανόνες και αρχές δεν αποσκοπούν προδήλως στην προστασία των συμφερόντων του(-ων) προσώπου(-ων) που τους επικαλούνται.»

### **II. Τα πραγματικά περιστατικά, η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα**

11. Η διαφορά της κύριας δίκης αφορά προσφυγές που ασκήθηκαν από κάτοικο (στο εξής: X) της ολλανδικής πόλεως Purmerend προκειμένου να αμφισβητηθούν ορισμένοι από τους όρους της περιβαλλοντικής άδειας που χορηγήθηκε σε φορέα εκμεταλλεύσεως πρατηρίου καυσίμων που πωλεί και υγραέριο. Κατά τη διάταξη περί παραπομπής, απώτερος στόχος της προσφυγής του X δεν είναι η κατάργηση των εν λόγω όρων, αλλά η απαγόρευση πώλησεως υγραερίου από το πρατήριο καυσίμων. Ο X εκφράζει τις ανησυχίες του ως προς τα ζητήματα ασφαλείας που συνδέονται με την πώληση υγραερίου εντός κατοικημένης περιοχής.

12. Το πρατήριο καυσίμων διαθέτει άδεια πώλησεως υγραερίου ήδη από τις 8 Νοεμβρίου 1977. Στις 30 Μαρτίου 1998, το College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend (δημοτικό συμβούλιο του Purmerend) (στο εξής: δημοτικό συμβούλιο), χορήγησε άδεια για τη συγκεκριμένη εγκατάσταση δυνάμει του ολλανδικού νόμου για τη διαχείριση του περιβάλλοντος (στο εξής: Wet milieubeheer). Στη συνέχεια, η συγκεκριμένη άδεια τροποποιήθηκε πλειστάκις. Στις 18 Ιανουαρίου 2016, προστέθηκαν στην περιβαλλοντική άδεια δύο όροι όσον αφορά τα οχήματα που χρησιμοποιούνται προκειμένου το πρατήριο καυσίμων να προμηθεύεται υγραέριο· ο ένας εξ αυτών απαιτεί τα συγκεκριμένα οχήματα να φέρουν θερμοαπωθητικό κάλυμμα<sup>4</sup> και ο άλλος επιτάσσει να φέρουν βελτιωμένη (και ασφαλέστερη) μάνικα πληρώσεως. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο από το δημοτικό συμβούλιο, οι πρόσθετοι αυτοί όροι συμπεριλήφθηκαν στην περιβαλλοντική άδεια κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμεταλλεύσεως του πρατηρίου καυσίμων, προκειμένου να αυξηθεί το επίπεδο ασφαλείας του πρατηρίου καυσίμων, ώστε να μπορέσει να διατηρήσει την περιβαλλοντική του άδεια με βάση τα νέα, αυστηρότερα σε σχέση με αυτά που ίσχυαν κατά το παρελθόν, πρότυπα ασφαλείας επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

13. Οι πρόσθετες απαιτήσεις επιβλήθηκαν σχεδόν ταυτόχρονα με την εκ μέρους του δημοτικού συμβουλίου εξέταση της καταγγελίας που κατέθεσε ο X κατά της περιβαλλοντικής άδειας του πρατηρίου καυσίμων. Κατά το δημοτικό συμβούλιο, το πρατήριο καυσίμων ήταν εκ του νόμου υποχρεωμένο να συμμορφωθεί προς τους πρόσθετους όρους, οι οποίοι μειώνουν το ενδεχόμενο επελεύσεως καταστροφικών γεγονότων σε αποδεκτό επίπεδο.

<sup>4</sup> Στην ολλανδική γλώσσα: «hittewerende bekleding».

14. Ο X ζητεί την ακύρωση των δύο όρων που περιλαμβάνονται στην περιβαλλοντική άδεια, ήτοι του όρου που επιτάσσει ότι το πρατήριο καυσίμων μπορεί να προμηθεύεται υγραέριο μόνο από βυτιοφόρα τα οποία φέρουν θερμοαπωθητικό κάλυμμα και του όρου που αφορά τη μάνικα πλήρώσεως των βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου. Ο X δεν αμφισβητεί την ορθότητα των εν λόγω όρων, αυτών καθεαυτούς, αλλά ζητεί να ακυρωθούν λόγω του ότι δεν μπορούν να εκτελεστούν, καθόσον είναι αντίθετοι προς το δίκαιο της Ένωσης. Απώτερος στόχος της προσφυγής του X είναι η ανάκληση της περιβαλλοντικής άδειας του πρατηρίου καυσίμων. Χωρίς την επιπλέον ασφάλεια που παρέχουν οι συγκεκριμένοι όροι, οι απαιτούμενες αποστάσεις ασφαλείας από σχετικά ευπαθή αντικείμενα θα πρέπει να είναι μεγαλύτερες και το πρατήριο καυσίμων, λόγω της τοποθεσίας στην οποία ευρίσκεται, δεν θα δύναται να συμμορφωθεί προς τις μεγαλύτερες αυτές αποστάσεις ασφαλείας.

15. Συγκεκριμένα, στην κύρια δίκη ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ο X υποστήριξε ότι οι δύο ως άνω όροι είναι αντίθετοι προς την οδηγία 2008/68 και/ή το άρθρο 34 ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να εκτελεστούν.

16. Το αιτούν δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, κατά το ολλανδικό δίκαιο, το δημοτικό συμβούλιο δεν μπορεί να προσθέσει στην περιβαλλοντική άδεια όρους οι οποίοι στερούνται εκτελεστότητας και ότι ο X, ως κάτοικος γειτνιάζουσας με το πρατήριο καυσίμων που πωλεί και υγραέριο περιοχής, έχει έννομο συμφέρον όσον αφορά την εκτελεστότητα των εν λόγω όρων. Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι πρέπει να κρίνει επί της ουσίας την αιτίαση του X ότι οι όροι στερούνται εκτελεστότητας και, συνεπώς, παρέχουν φαινομενική μόνον ασφάλεια.

17. Το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι ο όρος σχετικά με τη μάνικα πλήρώσεως δεν παραβιάζει τις διατάξεις της οδηγίας 2008/68 και, συνεπώς, ο εν λόγω όρος πρέπει να επικυρωθεί. Συνεπώς, τα προδικαστικά ερωτήματα δεν αφορούν την απαίτηση σχετικά με τη μάνικα πλήρώσεως, αλλά η διάταξη περί παραπομπής εξακολουθεί να περιέχει τη λεπτομερή περιγραφή της ως άνω υποχρέωσης.

18. Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) α) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68/ΕΚ την έννοια ότι αντιτίθεται στη συμπερίληψη όρου σε άδεια πρατηρίου καυσίμων που πωλεί υγραέριο σύμφωνα με τον οποίο η παράδοση υγραερίου στο συγκεκριμένο πρατήριο επιτρέπεται να γίνεται μόνο με βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου που φέρουν θερμοαπωθητικό κάλυμμα, ενώ η εν λόγω υποχρέωση δεν επιβάλλεται άμεσα σε έναν ή περισσότερους φορείς εκμεταλλεύσεως βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου;

β) Έχει σημασία για την απάντηση στο πρώτο ερώτημα το γεγονός ότι μεταξύ του κράτους μέλους και οργανώσεων των παραγόντων της αγοράς υγραερίου (όπως, μεταξύ άλλων, φορέων εκμεταλλεύσεως πρατηρίων καυσίμων που πωλούν υγραέριο, παραγωγών, πωλητών και μεταφορέων υγραερίου) έχει συναφθεί συμφωνία υπό τη μορφή “Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens” (Safety Deal για τη θερμοαπωθητική μόνωση βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου κινήσεως), με την οποία τα μέρη δεσμεύτηκαν για την εφαρμογή της θερμοαπωθητικής μόνωσης, και το γεγονός ότι το κράτος μέλος εξέδωσε εγκύκλιο, εν προκειμένω την “Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval” (εγκύκλιο περί των αποστάσεων ασφαλείας για την εξωτερική ασφάλεια πρατηρίων υγραερίου στο πλαίσιο αποφάσεων συναρτώμενων με τις επιπτώσεις ατυχήματος), με την

οποία προβλέπεται μια πρόσθετη πολιτική διαχείρισης των κινδύνων στηριζόμενη στην παραδοχή ότι οι παραδόσεις υγραερίου στα πρατήρια καυσίμων που πωλούν και υγραέριο θα γίνονται με βυτιοφόρα φέροντα θερμοαπωθητικό κάλυμμα;

- 2) α) Στο πλαίσιο διενεργούμενου από το εθνικό δικαστήριο ελέγχου νομιμότητας αποφάσεως, σκοπός της οποίας είναι η συμμόρφωση με όρο αδειοδοτήσεως ο οποίος έχει καταστεί νομικά απρόσβλητος, πλην όμως αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης:
- επιτρέπει η νομοθεσία της Ένωσης, και ιδίως η νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τη δικονομική αυτονομία των κρατών μελών, στο εθνικό δικαστήριο να θεωρεί κατ' αρχήν νόμιμο έναν τέτοιον όρο αδειοδοτήσεως, εκτός αν ο όρος αυτός αντίκειται προδήλως σε υπέρτερους κανόνες δικαίου, όπως οι κανόνες του ενωσιακού δικαίου; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως: συναρτά το ενωσιακό δίκαιο την εφαρμογή της εν λόγω εξαιρέσεως με τη συνδρομή (πρόσθετων) προϋποθέσεων;
  - ή μήπως το ενωσιακό δίκαιο, λαμβανομένων υπόψη και των αποφάσεων του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999, *Ciola* (C-224/97, EU:C:1999:212), και της 6ης Απριλίου 2006, *ED & F Man Sugar* (C-274/04, EU:C:2006:233), επιβάλλει στο εθνικό δικαστήριο να μην εφαρμόσει έναν τέτοιον όρο αδειοδοτήσεως λόγω του ότι αυτός αντίκειται στο ενωσιακό δίκαιο;
- β) Είναι κρίσιμο, για την απάντηση στο ερώτημα 2α, το ζήτημα αν η απόφαση συνιστά μέτρο επανορθώσεως (remedy) ή ποινική κύρωση (criminal charge);»

19. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν το College van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend (στο εξής: δημοτικό συμβούλιο), η Γερμανική και η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

20. Αρχικώς, το Δικαστήριο έθεσε δύο ερωτήσεις προκειμένου να απαντηθούν προφορικά από τα μέρη που σκόπευαν να συμμετάσχουν στην προγραμματιζόμενη επ' ακροατηρίου συζήτηση. Λόγω της πανδημίας Covid-19, η επ' ακροατηρίου συζήτηση ματαιώθηκε και οι δύο αυτές ερωτήσεις υποβλήθηκαν στους ενδιαφερόμενους τους οποίους αφορά το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να απαντηθούν γραπτώς.

21. Οι ερωτήσεις έχουν ως εξής:

«Είναι τα κράτη μέλη ελεύθερα, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής, να επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις, αν η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων δικαιολογείται από λόγους μη συνδεόμενους με την ασφάλεια της μεταφοράς, όπως, για παράδειγμα, η προστασία του περιβάλλοντος;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ποια είναι τα συμπεράσματα που συνάγονται από τα ανωτέρω για τους σκοπούς της απαντήσεως του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος;»

22. Το δημοτικό συμβούλιο, η Γερμανική και η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλαν τις γραπτές τους απαντήσεις στις ανωτέρω ερωτήσεις.

### III. Ανάλυση

#### A. Πρώτο προδικαστικό ερώτημα

##### 1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

23. Το προδικαστικό ερώτημα 1α, όπως τίθεται από το αιτούν δικαστήριο, ζητεί απλώς από το Δικαστήριο διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68. Ωστόσο, στην πραγματικότητα, αυτό το οποίο απασχολεί το αιτούν δικαστήριο είναι αν οι όροι που συμπεριλήφθηκαν στην περιβαλλοντική άδεια σχετικά με τα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου τα οποία μπορούν να προμηθεύουν υγραέριο το πρατήριο καυσίμων που πωλεί και υγραέριο (στο εξής: πρατήριο καυσίμων) στο Purmerend, δηλαδή οι απαιτήσεις υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος και μάνικας πληρώσεως, στερούνται εκτελεστότητας, καθόσον οι όροι αυτοί αντίκεινται στο δίκαιο της Ένωσης (και, ιδίως, στις διατάξεις της οδηγίας 2008/68). Αν γίνει δεκτό ότι οι εν λόγω όροι στερούνται εκτελεστότητας και ότι το πρατήριο καυσίμων είναι ελεύθερο να παραλαμβάνει υγραέριο από οποιοδήποτε βυτιοφόρο πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας της οδηγίας 2008/68, τότε, το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend ενδέχεται να μην πληροί τις προβλεπόμενες από το ολλανδικό δίκαιο προδιαγραφές ασφαλείας. Αν, ωστόσο, γίνει δεκτό ότι οι ως άνω όροι είναι νομικώς δεσμευτικοί, φαίνεται ότι –κατά τη διάταξη περί παραπομπής– θα πληρούνται οι απαιτούμενες προδιαγραφές ασφαλείας για το πρατήριο καυσίμων.

24. Το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι ο όρος σχετικά με τη μάνικα πληρώσεως δεν παραβιάζει το δίκαιο της Ένωσης και, ως εκ τούτου, δεν ζήτησε διευκρινίσεις όσον αφορά τον συγκεκριμένο όρο. Δεν έχω πεισθεί για την ορθότητα του συμπεράσματος αυτού και, ως εκ τούτου, προκειμένου να παράσχω στο αιτούν δικαστήριο απαντήσεις οι οποίες θα είναι χρήσιμες για την επίλυση των ζητημάτων της κύριας δίκης, θα προτείνω στο Δικαστήριο ορισμένα στοιχεία σχετικά με το πώς μπορεί να κατευθύνει το αιτούν δικαστήριο και ως προς αυτόν τον όρο.

25. Απολύτως εύλογα, το αιτούν δικαστήριο διαίρεσε τα προδικαστικά ερωτήματά του σε δύο σκέλη: σε ένα πρώτο ερώτημα, υπό στοιχεία α και β, το οποίο αφορά το αν οι εν λόγω όροι αντίκεινται στο δίκαιο της Ένωσης, και σε ένα δεύτερο ερώτημα, υπό στοιχεία α και β, σχετικά με το αν οι όροι αυτοί μπορούν να εκτελεστούν ακόμη και αν, από ουσιαστικής απόψεως, αντίκεινται στο δίκαιο της Ένωσης, λόγω του ότι η απόφαση διά της οποίας επιβλήθηκαν δεν δύναται να προσβληθεί βάσει του ολλανδικού δικονομικού δικαίου.

26. Η Επιτροπή υποστήριξε στις γραπτές παρατηρήσεις της ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68, μπορεί να έχει σημασία για το ζήτημα αν οι ως άνω όροι είναι έγκυροι και το Δικαστήριο έθεσε στους μετέχοντες στη διαδικασία τις δύο ερωτήσεις που μνημονεύονται στο σημείο 21 των παρουσών προτάσεων, παρέχοντάς τους έτσι τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

27. Σύμφωνα με τη διάρθρωση και τη λογική της οδηγίας, θα εξετάσω αρχικώς τα επιχειρήματα που αφορούν το άρθρο 1, παράγραφος 5 –τόσο ως προς την απαίτηση περί θερμοαπωθητικού καλύμματος όσο και ως προς την απαίτηση μάνικας πληρώσεως– πριν στραφώ στην ανάλυση του άρθρου 5, παράγραφος 1.

28. Το προδικαστικό ερώτημα 1β αφορά τις πιθανές συνέπειες που έχουν η Safety Deal<sup>5</sup> και η εγκύκλιος<sup>6</sup> στην απάντηση που θα δοθεί στο ερώτημα 1α. Συνεπώς, θα εξετάσω το υποερώτημα αυτό από κοινού με το ερώτημα 1α.

## **2. Σκοπός της οδηγίας 2008/68**

29. Η οδηγία 2008/68 θεσπίστηκε προκειμένου να αντικαταστήσει τις οδηγίες 94/55<sup>7</sup> και 96/49<sup>8</sup> και να εγκαθιδρύσει ένα κοινό καθεστώς το οποίο θα καλύπτει όλες τις πτυχές των εσωτερικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων (οδικές, σιδηροδρομικές ή μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας)<sup>9</sup>. Η οδηγία 2008/68 επιτυγχάνει αυτόν τον σκοπό επεκτείνοντας τους κανόνες που θέσπιζαν τρεις διεθνείς συμφωνίες σχετικά με τη διεθνή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός και μεταξύ των κρατών μελών, ώστε να εναρμονισθούν οι όροι βάσει των οποίων μεταφέρονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα και «να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία της κοινής αγοράς μεταφορών»<sup>10</sup>. Δεδηλωμένος σκοπός της οδηγίας 2008/68 είναι «η εξασφάλιση ομοιόμορφης εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων ασφαλείας σε ολόκληρη την [Ένωση]» και «η διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας στις εγχώριες και διεθνείς μεταφορές»<sup>11</sup>.

## **3. Υπερβαίνουν οι απαιτήσεις (θερμοαπωθητικό κάλυμμα, μάνικα πλήρωσεως) τις προβλεπόμενες από την οδηγία και την ADR;**

30. Τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβλήθηκαν από το αιτούν δικαστήριο εκλαμβάνουν ως δεδομένο ότι η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος που περιλαμβάνεται στους όρους της περιβαλλοντικής άδειας του πρατηρίου καυσίμων στο Purmerend βαίνει πέραν των απαιτήσεων που προβλέπονται γενικώς για τα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου δυνάμει της οδηγίας 2008/68 και της ADR. Η συμπληρωματική ανάλυση στη διάταξη περί παραπομπής σχετικά με τη μάνικα πλήρωσεως υιοθετεί το ίδιο. Αν οι απαιτήσεις αυτές δεν υπερβαίνουν τις προβλεπόμενες από την οδηγία, τα προδικαστικά ερωτήματα καθίστανται άνευ αντικειμένου. Ουδείς από τους μετέχοντες στη διαδικασία που κατέθεσαν παρατηρήσεις δεν υποστήριξε κάτι διαφορετικό. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει επίσης με σαφήνεια ότι η Ολλανδική Κυβέρνηση δεν προέβη στην επιβολή της αντίστοιχης υποχρεώσεως θερμοαπωθητικού καλύμματος που περιλαμβάνεται στη Safety Deal υπό τη μορφή δεσμευτικών, γενικών κανόνων εφαρμοστέων σε εθνικό επίπεδο, λόγω ανησυχιών ότι ενδέχεται να παραβιάζει το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68<sup>12</sup>.

<sup>5</sup> Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens (συμφωνία ασφαλείας για τη θερμοαπωθητική μόνωση βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου κινήσεως, στο εξής: Safety Deal).

<sup>6</sup> Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval (στο εξής: εγκύκλιος).

<sup>7</sup> Οδηγία 94/55/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ 1994, L 319, σ. 7).

<sup>8</sup> Οδηγία 96/49/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ 1996, L 235, σ. 25).

<sup>9</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας 2008/68.

<sup>10</sup> Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 1, και αιτιολογική σκέψη 5 της οδηγίας 2008/68.

<sup>11</sup> Βλ. αιτιολογική σκέψη 22 της οδηγίας 2008/68.

<sup>12</sup> Βλ. διάταξη περί παραπομπής, σημείο 44.



31. Ως εκ τούτου, η ανάλυσή μου στηρίζεται στην παραδοχή ότι οι απαιτήσεις περί θερμοαπωθητικού καλύμματος και μάνικας πληρώσεως είναι, αμφότερες, απαιτήσεις που βαίνουν πέραν των όρων που πρέπει να πληρούνται από τους φορείς εκμεταλλεύσεως βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου προκειμένου αυτοί να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/68.

**4. Εφαρμόζεται η οδηγία 2008/68 σε όρους που περιλαμβάνονται σε περιβαλλοντική άδεια όπως αυτή του πρατηρίου καυσίμων στο *Purmerend*;**

32. Η Ολλανδική Κυβέρνηση και το δημοτικό συμβούλιο υποστηρίζουν με τις γραπτές τους παρατηρήσεις ότι οι όροι που περιέχονται στην περιβαλλοντική άδεια για το πρατήριο καυσίμων στο *Purmerend*, δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2008/68. Συναφώς, το δημοτικό συμβούλιο επισήμανε ότι οι όροι που περιέχονται στην περιβαλλοντική άδεια έχουν ως αποδέκτη τον φορέα εκμεταλλεύσεως του πρατηρίου καυσίμων και όχι τον μεταφορέα ή τους φορείς εκμεταλλεύσεως των βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου.

33. Περαιτέρω, το δημοτικό συμβούλιο τόνισε επίσης ότι οι περιεχόμενοι στην περιβαλλοντική άδεια όροι αφορούν τις δραστηριότητες μιας «εγκαταστάσεως» και ότι, όπως προκύπτει από τον ίδιο τον χαρακτήρα της εν λόγω άδειας, είναι αδύνατον να επιβληθούν, μέσω αυτής, οποιεσδήποτε κατασκευαστικές ή άλλες, ενδεχομένως, απαιτήσεις, οι οποίες θα τύχουν εφαρμογής στα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου.

34. Το δημοτικό συμβούλιο υπογράμμισε επίσης ότι οι περιλαμβανόμενοι στην άδεια όροι δεν είναι όροι γενικού χαρακτήρα που αφορούν την κατασκευή [των βυτιοφόρων]. Δεν αφορούν το σύνολο των βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου (ανεξάρτητα από τον τόπο όπου αυτά ταξινομήθηκαν ή τέθηκαν σε κυκλοφορία), ούτε το σύνολο των πρατηρίων καυσίμων που πωλούν υγραέριο στις Κάτω Χώρες. Απαγορεύουν απλώς στον φορέα εκμεταλλεύσεως του πρατηρίου καυσίμων στο *Purmerend* να παραλαμβάνει υγραέριο από βυτιοφόρα τα οποία δεν φέρουν το απαιτούμενο θερμοαπωθητικό κάλυμμα (και, θα προσέθετα, τη μάνικα πληρώσεως).

35. Το δημοτικό συμβούλιο επισήμανε επίσης ότι οι δύο όροι που αφορούν το θερμοαπωθητικό κάλυμμα και τη μάνικα πληρώσεως θεσπίστηκαν κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμεταλλεύσεως του πρατηρίου καυσίμων.

36. Κατ' εμέ, κανένα από τα επιχειρήματα αυτά δεν είναι πειστικό.

37. Κατά την αιτιολογική σκέψη 22 της οδηγίας 2008/68, ο σκοπός της είναι διττός, ήτοι «η εξασφάλιση ομοιόμορφης εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων ασφαλείας σε ολόκληρη την [Ένωση]» και η διασφάλιση «υψηλού επιπέδου ασφαλείας στις εγχώριες και διεθνείς μεταφορές». Τούτο επιτυγχάνεται, ουσιαστικά, με την ενσωμάτωση των κανόνων που περιέχονται σε τρεις διεθνείς συμφωνίες στον τομέα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και την επέκτασή τους ώστε να καλύπτουν τις χερσαίες μεταφορές των εμπορευμάτων αυτών στο εσωτερικό της Ένωσης<sup>13</sup>, με ορισμένες περιορισμένες εξαιρέσεις. Στην υπό κρίση υπόθεση, από τις τρεις αυτές διεθνείς συμφωνίες, το μοναδικό κρίσιμο νομοθέτημα είναι η ADR.

38. Η οδηγία 2008/68, με το άρθρο 3, παράγραφος 2, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να επιτρέπουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων υπό την επιφύλαξη τηρήσεως των όρων που τίθενται στην οικεία οδηγία.

<sup>13</sup> Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5 της οδηγίας.

39. Η περιβαλλοντική άδεια που χορηγήθηκε στο πρατήριο καυσίμων στο Purmerend από το δημοτικό συμβούλιο και οι περιεχόμενοι σε αυτήν όροι είναι, σαφώς, νομικές πράξεις που προέρχονται από μια αποκεντρωμένη δημόσια αρχή. Αποτέλεσμα των όρων που περιέχονται στην περιβαλλοντική άδεια είναι ο περιορισμός των οχημάτων που μπορούν, στην πράξη, να εξυπηρετήσουν αυτό το συγκεκριμένο πρατήριο καυσίμων, απαιτώντας από τον φορέα εκμεταλλεύσεως να μην προβαίνει σε οποιαδήποτε παραλαβή από βυτιοφόρα τα οποία –καίτοι, συμμορφώνονται πλήρως προς τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/68– δεν πληρούν τις πρόσθετες αυτές απαιτήσεις. Συναφώς, ο χαρακτήρας της περιβαλλοντικής άδειας ως ειδικής, ατομικής διοικητικής αποφάσεως δεν είναι κρίσιμος<sup>14</sup>.

40. Στον βαθμό που οι περιλαμβανόμενοι στην περιβαλλοντική άδεια όροι βαίνουν πέραν αυτών που απαιτούνται βάσει της οδηγίας 2008/68, οι όροι αυτοί αντίκεινται στην οδηγία, εκτός αν μπορούν να δικαιολογηθούν δυνάμει μίας εκ των διατάξεων της οδηγίας 2008/68, η οποία παρέχει στα κράτη μέλη τη διακριτική ευχέρεια να θεσπίζουν αυστηρότερα μέτρα. Συνεπώς, αν δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο, οι όροι αυτοί δεν θα πρέπει, κατ' αρχήν, να είναι εκτελεστοί από τις ολλανδικές αρχές.

#### **5. Είναι το άρθρο 34 ΣΛΕΕ κρίσιμο για την απάντηση του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος;**

41. Όπως επισήμανε η Γερμανική Κυβέρνηση στο σημείο 34 των παρατηρήσεών της, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η οδηγία 2008/68, όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφαλείας που ισχύουν για τα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου, προβλέπει πλήρη εναρμόνιση σε επίπεδο Ένωσης. Επομένως, το ζήτημα της συμβατότητας των δύο όρων στην περιβαλλοντική άδεια πρέπει να εκτιμηθεί με γνώμονα τις διατάξεις της οδηγίας και όχι του πρωτογενούς δικαίου<sup>15</sup>. Κατά συνέπεια, δεν είναι απαραίτητη η ανάλυση των όρων και των απαιτήσεων που αυτοί επιβάλλουν υπό το πρίσμα του άρθρου 34 ΣΛΕΕ. Εν πάση περιπτώσει, με τα προδικαστικά ερωτήματα δεν ζητούνται διευκρινίσεις επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

#### **6. Άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68**

42. Η Επιτροπή υποστηρίζει, στις γραπτές της παρατηρήσεις, ότι, θεωρητικώς, οι όροι θα μπορούσαν να είναι έγκυροι δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68, αν θεσπίστηκαν για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια της μεταφοράς. Η Γερμανική Κυβέρνηση, με τη γραπτή της απάντηση στις ερωτήσεις του Δικαστηρίου, αντιτάσσεται στη συγκεκριμένη άποψη, ενώ το δημοτικό συμβούλιο και οι Κάτω Χώρες, με τις απαντήσεις τους, τάσσονται υπέρ της ως άνω απόψεως.

43. Στην απάντησή της, η Γερμανική Κυβέρνηση διατείνεται ότι σκοπός της εξαιρέσεως του άρθρου 1, παράγραφος 5, είναι να επιτρέπει στις εθνικές αρχές να θέτουν περιορισμούς στη διέλευση, όπως περιορισμούς στη διέλευση μέσα από προστατευόμενες περιοχές, για λόγους όπως η εθνική ασφάλεια ή η προστασία του περιβάλλοντος. Επικαλείται τη γραμματική ερμηνεία του κειμένου της διατάξεως, κατά την οποία τα κράτη μέλη επιτρέπεται να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν τη «μεταφορά»<sup>16</sup> (υπό την έννοια της πράξεως της μεταφοράς των επίμαχων

<sup>14</sup> Βλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, σκέψεις 32 και 33).

<sup>15</sup> Πρβλ. αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 2007, AGM-COS.MET (C-470/03, EU:C:2007:213, σκέψη 50), και της 1ης Ιουλίου 2014, Ålands Vindkraft (C-573/12, EU:C:2014:2037, σκέψη 57).

<sup>16</sup> Στη γερμανική γλώσσα: «Beförderung».

εμπορευμάτων) εντός της επικράτειάς τους και υπογραμμίζει ότι, κατά την άποψή της, η εν λόγω διάταξη δεν μπορεί να δικαιολογήσει κατασκευαστικές απαιτήσεις υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1.

44. Στην απάντησή του, το δημοτικό συμβούλιο υποστηρίζει ότι ο λόγος συμπεριλήψεως των εν λόγω όρων συνίσταται στην προστασία του περιβάλλοντος και στη διασφάλιση της εξωτερικής ασφάλειας του πρατηρίου καυσίμων, το οποίο βρίσκεται σε κατοικημένη περιοχή και ότι, κατά την άποψή του, οι λόγοι αυτοί διακρίνονται από την ασφάλεια της μεταφοράς.

45. Κατ' αρχάς, υπογραμμίζω ότι το άρθρο 1, παράγραφος 5, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68, καθορίζουν, κατά τρόπο συμπληρωματικό, τις συνθήκες υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν, αντιστοίχως, «να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν» τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός της επικράτειάς τους για «λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια» ή να εφαρμόζουν «[π]εριορισμούς για λόγους ασφάλειας της μεταφοράς». Συνεπώς, το άρθρο 1, παράγραφος 5, οριοθετεί το τι μπορούν να πράξουν τα κράτη μέλη εντός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για «λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια» και το άρθρο 5, παράγραφος 1, προβλέπει ακριβώς το ίδιο όσον αφορά τους περιορισμούς που μπορούν να επιβάλουν τα κράτη μέλη «για λόγους ασφάλειας της μεταφοράς».

46. Το περιθώριο εκτιμήσεως των κρατών μελών να ρυθμίζουν ή να απαγορεύουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68 συνιστά εξαίρεση στον γενικό κανόνα που περιέχεται στο άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, το οποίο προβλέπει ότι δεν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα εφόσον απαγορεύεται η μεταφορά τους από τα σχετικά παραρτήματα της οδηγίας και ότι η μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών επιτρέπεται εφόσον τηρούνται οι καθοριζόμενες από τα παραρτήματα αυτά προϋποθέσεις. Ως εξαίρεση από τον γενικό κανόνα, η εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτουν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 5, πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται έτι περαιτέρω από το γράμμα του άρθρου 1, παράγραφος 5, κατά το οποίο, για να είναι έγκυρες οι ρυθμίσεις ή οι απαγορεύσεις που προβλέπονται από την εν λόγω διάταξη, πρέπει να έχουν θεσπιστεί *αυστηρά* για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια κατά τη μεταφορά. Κατά τη σαφή διάταξη του άρθρου 1, παράγραφος 5, ρυθμίσεις ή απαγορεύσεις που θεσπίζονται εν μέρει για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια κατά τη μεταφορά δεν εμπίπτουν στην προβλεπόμενη από την οικεία διάταξη εξαίρεση.

47. Υπέρ της ερμηνείας αυτής συνηγορούν τα επιχειρήματα που μνημονεύονται στο σημείο 43 των παρουσών προτάσεων. Αν το άρθρο 1, παράγραφος 5, σκοπεί πρωτίστως στο να παράσχει στα κράτη μέλη τη διακριτική ευχέρεια να απαγορεύουν ή να ρυθμίζουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ιδιαίτερα ευαίσθητες περιοχές, όπως μπορεί να υποστηριχθεί με βάση την αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας 2008/68<sup>17</sup>, τότε, κατά τα φαινόμενα, ορθώς εισήχθη ο όρος «αυστηρά». Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να απαγορεύσει τη χρήση συγκεκριμένης διαδρομής, για παράδειγμα μέσα από μια περιβαλλοντικά προστατευόμενη περιοχή ή μια πυκνοκατοικημένη οικιστική ζώνη, η απαγόρευση αυτή τίθεται «αυστηρά» για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια κατά τη μεταφορά. Αυτή καθεαυτή η ασφάλεια της μεταφοράς δεν επηρεάζεται απλώς και μόνο λόγω του γεγονότος ότι απαιτείται η μεταφορά να ακολουθηθεί μια διαφορετική διαδρομή, πλην όμως το περιβάλλον μπορεί να προστατευθεί από τους

<sup>17</sup> Η αιτιολογική σκέψη 11 της οδηγίας 2008/68 αναφέρει τα εξής: «Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διατηρήσει το δικαίωμα να ρυθμίζει ή να απαγορεύει τις εγχώριες μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια των μεταφορών, όπως για λόγους εθνικής ασφάλειας ή προστασίας του περιβάλλοντος».

κινδύνους που είναι σύμφυτοι σε οποιαδήποτε μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Επίσης, τέτοιου είδους μέτρα ούτε στρεβλώνουν ούτε διαχωρίζουν την εσωτερική αγορά για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

48. Εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν οι όροι της περιβαλλοντικής άδειας για το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend τέθηκαν «*αυστηρά* για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια της μεταφοράς». Ωστόσο, δυσκολεύομαι να φανταστώ μια πιο χαρακτηριστική περίπτωση ρυθμίσεων ασφάλειας της μεταφοράς από τις κατασκευαστικές απαιτήσεις για τα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου με στόχο την καθυστέρηση ή την αποτροπή εκρήξεως οφειλόμενης σε απότομη διαστολή ατμών (φαινόμενο BLEVE) σε περιπτώσεις ατυχημάτων που συνεπάγονται πυρκαγιά.

49. Ομοίως, δυσκολεύομαι να φανταστώ με ποιον τρόπο η απαίτηση χρησιμοποίησης *ασφαλέστερης* μάνικας πλήρώσεως μπορεί να ερμηνευθεί ότι έχει θεσπιστεί *αυστηρά* για λόγους μη συνδεδεμένους με την ασφάλεια της μεταφοράς, όταν η έννοια «μεταφορά» περιλαμβάνει ιδίως «τη[n] φορτοεκφόρτωση» των εμπορευμάτων<sup>18</sup>. Ρητός σκοπός της συμπεριλήψεως των δύο όρων στη σχετική άδεια είναι η μείωση του κινδύνου επελεύσεως ενός καταστροφικού γεγονότος στο πλαίσιο δραστηριοτήτων -παραδόσεως υγραερίου- οι οποίες συνίστανται στη μετάβαση των βυτιοφόρων στην επίμαχη τοποθεσία, στην εκφόρτωση του υγραερίου και στην αποχώρηση, δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν πλήρως στην έννοια της «μεταφοράς», όπως ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της οδηγίας 2008/68.

50. Το γεγονός και μόνον ότι οι επίμαχοι όροι συμπεριλήφθηκαν σε περιβαλλοντική άδεια με αντικείμενο την προστασία των χώρων που περιβάλλουν το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend δεν μπορεί, κατά την άποψή μου, να μεταβάλει την ουσία των όσων απαιτούν οι εν λόγω όροι. Οι όροι αυτοί εφαρμόζονται αποκλειστικά στις οδικές μεταφορές προς το πρατήριο καυσίμων και την εκεί εκφόρτωση του υγραερίου μέσω βυτιοφόρων και σκοπούν, προφανώς, στην αποτροπή ατυχημάτων ή στον περιορισμό των επιπτώσεών τους, κατά τη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένης της εκφορτώσεως των εμπορευμάτων. Η ως άνω δραστηριότητα εμπίπτει αναμφίβολα στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2008/68 και η επισήμανση ή η θέσπιση περιορισμών δεν μπορεί, κατά την άποψή μου, να μεταβάλει τον χαρακτήρα τους.

51. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά ειδικώς αν η Safety Deal, την οποία συνήψε η Ολλανδική Κυβέρνηση με τους παράγοντες της βιομηχανίας υγραερίου, έχει αντίκτυπο στην απάντηση που θα δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα 1α.

52. Ουσιαστικά, το αιτούν δικαστήριο, μέσω του ερωτήματός του, ζητεί να διευκρινιστεί αν η παράλληλη ύπαρξη υποχρεώσεων με αποτέλεσμα ίδιο ή παρόμοιο με αυτό που συνεπάγονται οι όροι που συμπεριλήφθηκαν στην περιβαλλοντική άδεια του πρατηρίου καυσίμων στο Purmerend, που συνήφθησαν μεταξύ των συμμετεχόντων στην αγορά υγραερίου στην Ολλανδία υπό τη μορφή συμφωνίας που διέπεται από το ιδιωτικό δίκαιο, μπορεί, ενδεχομένως, να μεταβάλει τον χαρακτήρα των όρων που επιβάλλει η περιβαλλοντική άδεια. Η παράλληλη ύπαρξη υποχρεώσεων που απορρέουν από το ιδιωτικό δίκαιο δεν μπορεί, κατά την άποψή μου, να μεταβάλει τον δημοσίου δικαίου χαρακτήρα των όρων που συνοδεύουν την περιβαλλοντική άδεια για το πρατήριο καυσίμων ή την υποχρέωση συμμορφώσεως των ολλανδικών αρχών προς την οδηγία 2008/68.

<sup>18</sup> Άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68.

53. Για τους λόγους αυτούς, κατά την άποψή μου, το άρθρο 1, παράγραφος 5, της οδηγίας 2008/68 ουδεμία διακριτική ευχέρεια καταλείπει στα κράτη μέλη να επιβάλουν απαιτήσεις ασφαλείας όπως οι απαιτήσεις περί θερμοαπωθητικού καλύμματος και μάνικας πληρώσεως που περιλαμβάνονται στους πρόσθετους όρους που συμπεριλαμβάνονται στην περιβαλλοντική άδεια, οι οποίες βαίνουν πέραν των απαιτούμενων κατά την οδηγία 2008/68.

#### **7. Άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68**

54. Το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68, επιτρέπει στα κράτη μέλη να «εφαρμόζουν αυστηρότερες διατάξεις» για λόγους ασφαλείας της μεταφοράς. Οι αυστηρότερες διατάξεις πρέπει να αφορούν τις «εγχώριες μεταφορές» επικίνδυνων εμπορευμάτων από οχήματα «που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο έδαφός τους» και οι εν λόγω διατάξεις δεν πρέπει να είναι «απαιτήσεις κατασκευής».

55. Είναι σαφές ότι οι όροι που περιλαμβάνονται στην περιβαλλοντική άδεια για το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend, όπως περιγράφονται στη διάταξη περί παραπομπής, επιβάλλουν απαιτήσεις όχι μόνο στα οχήματα που εκτελούν εθνικές μεταφορές, αλλά και σε οχήματα που εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές υγραερίου προς το πρατήριο καυσίμων. Οι όροι εφαρμόζονται εξίσου και στις δύο περιπτώσεις. Ομοίως, οι όροι αυτοί εφαρμόζονται όχι μόνο σε οχήματα «που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία» στις Κάτω Χώρες, αλλά ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινομήσεως του οχήματος. Και μόνο για τους λόγους αυτούς, οι όροι που συμπεριλήφθηκαν στην περιβαλλοντική άδεια και αφορούν τόσο το θερμοαπωθητικό κάλυμμα όσο και τη μάνικα πληρώσεως, κατά τα φαινόμενα, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτοί δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2008/68.

56. Ωστόσο, το ζήτημα στο οποίο επικεντρώνεται το αιτούν δικαστήριο στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, είναι διαφορετικό: αφορά το κατά πόσον οι όροι στην περιβαλλοντική άδεια για το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend είναι αντίθετοι προς την οδηγία 2008/68 λόγω του ότι αποτελούν «απαιτήσεις κατασκευής» και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν «αυστηρότερες διατάξεις» τις οποίες μπορούν νομίμως να εφαρμόσουν οι Κάτω Χώρες βάσει της εξαιρέσεως που προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, εφόσον η εφαρμογή τους περιορίζεται στις εγχώριες μεταφορές από οχήματα που είναι ταξινομημένα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στις Κάτω Χώρες. Το αιτούν δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η απαίτηση περί μάνικας πληρώσεως δεν συνιστά «απαίτηση κατασκευής» υπό την έννοια αυτή και ζήτησε διευκρινίσεις από το Δικαστήριο ως προς το αν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος συνιστά «απαίτηση κατασκευής» δυνάμει της εν λόγω διατάξεως.

57. Το άρθρο 5, παράγραφος 1, δεν αποσαφηνίζει τι ακριβώς πρέπει να λογίζεται ως «κατασκευαστική απαίτηση». Η εν λόγω διάταξη επίσης δεν διευκρινίζει, ούτε οριοθετεί, το είδος των αντικειμένων με τα οποία συνδέονται αυτές οι «κατασκευαστικές απαιτήσεις». Από την αιτιολογική σκέψη 16 της οδηγίας 2008/68 φαίνεται ότι οι «κατασκευαστικές απαιτήσεις» μπορούν να αφορούν τόσο τα «μέσα» όσο και τον «εξοπλισμό μεταφοράς», χωρίς καμία περαιτέρω διευκρίνιση σχετικά με το τι σημαίνει ο όρος «εξοπλισμός».

58. Εντούτοις, λογικά, η απαγόρευση «αυστηρότερων» κατασκευαστικών απαιτήσεων πρέπει να καλύπτει, τουλάχιστον, το ίδιο είδος μέσων και εξοπλισμού μεταφοράς με αυτά για τα οποία η ADR επιβάλλει «κατασκευαστικές απαιτήσεις» ή «απαιτήσεις» που αφορούν την «κατασκευή».

59. Οι «κατασκευαστικές απαιτήσεις» –όσον αφορά το θερμοαπωθητικό κάλυμμα αλλά και τη μάνικα πληρώσεως– φαίνεται ότι είναι απαιτήσεις σχετικές με την κατασκευή του εξοπλισμού, υπό την έννοια ότι αφορούν απαιτήσεις σχετικές με τον σχεδιασμό, την παραγωγή και τις προδιαγραφές που πρέπει να πληροί ο εν λόγω εξοπλισμός<sup>19</sup>. Για παράδειγμα, το σημείο 6.7.2.2 του παραρτήματος Α της ADR προβλέπει τις «γενικές σχεδιαστικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις» για τα κελύφη, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που αφορούν οποιαδήποτε «επένδυση» των κελυφών αυτών<sup>20</sup>. Οι απαιτήσεις βάσει των οποίων τα κελύφη των βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου πρέπει να φέρουν θερμοαπωθητικό κάλυμμα ή θερμοανθεκτική επένδυση που πληρούν ορισμένες τεχνικές προδιαγραφές, πρέπει να χαρακτηρίζονται ως «κατασκευαστικές απαιτήσεις» υπ' αυτή την έννοια.

60. Περαιτέρω, το σημείο 6.2.1.3.1 του παραρτήματος Α της ADR απαιτεί την ύπαρξη συγκεκριμένου εξοπλισμού εξυπηρετήσεως υπό τη μορφή «βαλβίδων, σωληνώσεων και λοιπών εξαρτημάτων ανθεκτικών στις πιέσεις» που έχει «σχεδιαστεί και κατασκευαστεί» προκειμένου να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις λόγω πιέσεων που δημιουργούνται κατά τις εκρήξεις. Οι απαιτήσεις αυτές είναι «κατασκευαστικές απαιτήσεις», υπό τη φυσική έννοια του όρου, όσον αφορά τον εν λόγω «εξοπλισμό εξυπηρετήσεως» και, συνεπώς, αποτελούν πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές όσον αφορά τόσο τη δεξαμενή υγραερίου όσο και τη μάνικα πληρώσεως στα βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου.

61. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι κατασκευαστικές απαιτήσεις για βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου, όπως η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος ή ειδικής μάνικας πληρώσεως, οι οποίες υπερβαίνουν αυτές που επιβάλλει η οδηγία 2008/68 και τίθενται, εν μέρει τουλάχιστον, για λόγους συνδεόμενους με την ασφάλεια κατά τη μεταφορά (συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφορτώσεως), είναι αντίθετες προς τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η εν λόγω οδηγία στα κράτη μέλη.

## ***Β. Δεύτερο προδικαστικό ερώτημα***

62. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, διευκρινίσεις επί των συμπερασμάτων που πρέπει να συναγάγει από την, κατά το δίκαιο της Ένωσης, μη νομιμότητα των πρόσθετων όρων σχετικά με την κατασκευή των βυτιοφόρων μεταφοράς υγραερίου που εξυπηρετούν το πρατήριο καυσίμων στο Purmerend. Στον βαθμό που όχι μόνον η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος, αλλά και η απαίτηση περί ειδικής μάνικας πληρώσεως είναι αντίθετες προς το δίκαιο της Ένωσης, το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα αφορά και αυτόν τον όρο.

63. Το αιτούν δικαστήριο βρίσκεται αντιμέτωπο με μια κατάσταση στην οποία –σύμφωνα με το ολλανδικό δίκαιο– ο X μπορεί νομίμως να απαιτήσει την ανάκληση των όρων της περιβαλλοντικής άδειας εφόσον οι όροι αυτοί στερούνται εκτελεστότητας, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η περιβαλλοντική άδεια θα στερείται δικαιολογητικής βάσεως και ενδέχεται να πρέπει να ανακληθεί<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Βλ., για παράδειγμα, δήλωση που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Α της ADR, σημείο 4.3.2.3.2, σχετικά με τις απαιτήσεις ως προς το πάχος των τοιχωμάτων του κελύφους, κατά την οποία «οι δεξαμενές-εμπορευματοκιβώτια/εμπορευματοκιβώτια αερίων πολλαπλών στοιχείων» δεν χρειάζεται να τύχουν ιδιαίτερης προστασίας εφόσον «συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού εξυπηρετήσεως, κατασκευάζονται κατά τρόπο» ώστε να αντέχουν κατά την πρόσκρουση ή την ανατροπή τους.

<sup>20</sup> Βλ., για παράδειγμα, σημεία 6.7.2.2.4 και 6.7.2.2.5. Καίτοι η ADR κάνει λόγο για «σχεδιασμό και κατασκευή», οι δύο αυτές πτυχές του επίμαχου εξοπλισμού, λογικά, δεν μπορούν να διακριθούν για τον σκοπό αυτό. Δεν νοείται «κατασκευή» χωρίς «σχεδιασμό».

<sup>21</sup> Ουδεμία άποψη εκφέρω επί οιοδήποτε εξ αυτών των ζητημάτων εθνικού δικαίου.

64. Ως εκ τούτου, το ζήτημα επί του οποίου ζητεί διευκρινίσεις το αιτούν δικαστήριο *δεν είναι* αν το δίκαιο της Ένωσης απαιτεί από τις αρχές του συγκεκριμένου κράτους μέλους να αναθεωρήσουν και να επανεξετάσουν την απόφαση με την οποία συμπεριλήφθηκαν οι πρόσθετοι στην περιβαλλοντική άδεια ή την αρχική απόφαση χορηγήσεως της περιβαλλοντικής άδειας. Αυτή η υποχρέωση αναθεωρήσεως διοικητικής αποφάσεως αντίθετη προς το δίκαιο της Ένωσης μπορεί να γεννηθεί υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, όπως διευκρινίστηκε από τη νομολογία του Δικαστηρίου, μεταξύ άλλων, στις υποθέσεις Kühne και Heitz<sup>22</sup>, i21 Γερμανία και Arcor<sup>23</sup> και Kempster<sup>24</sup>. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο ερωτά ειδικώς, με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, πώς πρέπει να λειτουργήσει «[σ]το πλαίσιο διενεργούμενου [...] ελέγχου νομιμότητας αποφάσεως, σκοπός της οποίας είναι η συμμόρφωση με όρο αδειοδοτήσεως»<sup>25</sup> και όχι τι θα πρέπει να αποφανθεί επί του κύρους της περιβαλλοντικής άδειας, αυτής καθαυτήν.

65. Επομένως, το ζήτημα για το οποίο ζητεί διευκρινίσεις το αιτούν δικαστήριο είναι διαφορετικό: αφορά το αν μπορούν να εκτελεστούν πρόσθετοι όροι, παρότι είναι αντίθετοι προς το δίκαιο της Ένωσης, όταν η απόφαση διά της οποίας επιβλήθηκαν έχει καταστεί πλέον νομικώς απρόσβλητη με βάση το εθνικό δικονομικό δίκαιο. Ασφαλώς, η εφαρμογή των εν λόγω όρων προϋποθέτει, κατ' αρχάς, την παραβίαση τους και, ακολούθως, μια νέα πράξη ή απόφαση εκ μέρους των αρμόδιων αρχών προβλέπουσα κάποιου είδους κυρώσεις ή άλλες συνέπειες εκτελεστικής φύσεως.

66. Όπως έχει ήδη υπογραμμίσει το Δικαστήριο, μεταξύ άλλων, στην απόφαση Ciola, όλα τα όργανα της διοικήσεως, συμπεριλαμβανομένων των οργάνων της αυτοδιοικήσεως, υπόκεινται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από την υπεροχή του δικαίου της Ένωσης και οι συγκεκριμένες ατομικές διοικητικές αποφάσεις καλύπτονται επίσης από τις υποχρεώσεις αυτές<sup>26</sup>. Με βάση τα ανωτέρω, το Δικαστήριο, στην απόφαση Ciola, έκρινε ότι απαγόρευση η οποία επιβλήθηκε με συγκεκριμένη ατομική διοικητική απόφαση που κατέστη μεν οριστική, αλλά αντίκειται στο δίκαιο της Ένωσης, δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την εκτίμηση του κύρους ενός προστίμου με το οποίο τιμωρείται η μη τήρηση της απαγορεύσεως αυτής.

67. Στην υπό κρίση υπόθεση, αυτό που διακυβεύεται –όπως και στην υπόθεση Ciola– δεν είναι η τύχη της επίμαχης διοικητικής αποφάσεως αυτής καθαυτήν, αλλά το αν μπορεί να γίνει επίκληση των περιεχόμενων στην εν λόγω πράξη όρων που αντίκεινται στο δίκαιο της Ένωσης σε επόμενες διοικητικές πράξεις ή αποφάσεις εκτελέσεως ή αν οι όροι αυτοί δεν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την εκτίμηση του κύρους μιας κυρώσεως –ή, ενδεχομένως, μιας πράξεως εκτελέσεως υπό τη μορφή «μέτρου επανορθώσεως»– που επιβλήθηκε λόγω μη συμμορφώσεως προς τους εν λόγω όρους<sup>27</sup>. Στην απόφαση ED και F Man Sugar<sup>28</sup>, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι μια κύρωση μπορεί να επιβληθεί μόνον αν στηρίζεται σε σαφή και μη διφορούμενη νομική βάση και έκρινε ότι, στο πλαίσιο των επιστροφών κατά την εξαγωγή, οι αρχές της νομιμότητας και της ασφαλείας δικαίου επιβάλλουν οι εθνικές αρχές και τα εθνικά δικαστήρια που εξετάζουν τη νομιμότητα αποφάσεως για την επιβολή κυρώσεως (ήτοι, μιας αποφάσεως εκτελέσεως) να μπορούν να εξετάζουν την πραγματική βάση της υποκείμενης αποφάσεως περί επιστροφής, ακόμη και αν η απόφαση αυτή έχει καταστεί οριστική<sup>29</sup>.

<sup>22</sup> Απόφαση της 13ης Ιανουαρίου 2004, Kühne και Heitz (C-453/00, EU:C:2004:17).

<sup>23</sup> Απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2006, i-21 Γερμανία και Arcor (C-392/04 και C-422/04, EU:C:2006:586).

<sup>24</sup> Απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, Kempster (C-2/06, EU:C:2008:78).

<sup>25</sup> Η υπογράμμιση δική μου.

<sup>26</sup> Απόφαση της 29ης Απριλίου 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, σκέψεις 30 έως 33).

<sup>27</sup> Απόφαση της 29ης Απριλίου 1999, Ciola (C-224/97, EU:C:1999:212, σκέψη 25).

<sup>28</sup> Απόφαση της 6ης Απριλίου 2006, ED και F Man Sugar (C-274/04, EU:C:2006:233, σκέψη 15).

<sup>29</sup> Όπ.π. (σκέψη 18).

68. Το αιτούν δικαστήριο ρωτά ειδικώς κατά πόσον είναι κρίσιμο το ζήτημα σχετικά με το αν η απόφαση περί εκτελέσεως συνιστά «μέτρο επανορθώσεως» (remedy) ή «ποινική κύρωση» (criminal charge). Φρονώ ότι δεν είναι ούτε πρέπει να είναι κρίσιμο. Οποιαδήποτε νέα απόφαση με αντικείμενο την εφαρμογή όρων που παραβιάζουν το δίκαιο της Ένωσης πρέπει να απαγορεύεται, ανεξάρτητα αν έχει κυρωτικό ή επανορθωτικό χαρακτήρα. Συναφώς, φρονώ ότι η νομολογία του Δικαστηρίου στις αποφάσεις *E.B.*<sup>30</sup> και *Fallimento Olimpiclub*<sup>31</sup> είναι διαφωτιστική.

69. Στην απόφαση *Fallimento Olimpiclub*, το Δικαστήριο έκρινε, στο πλαίσιο διαφοράς σχετικής με τον ΦΠΑ, ότι το δίκαιο της Ένωσης «δεν επιβάλλει στα εθνικά δικαστήρια να μην εφαρμόζουν τους εθνικούς δικονομικούς κανόνες που προσδίδουν ισχύ δεδικασμένου σε ορισμένη απόφαση, έστω και αν η μη εφαρμογή αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα να αποφευχθεί η παραβίαση του δικαίου [της Ένωσης] από την εν λόγω απόφαση»<sup>32</sup>. Ωστόσο, εθνικοί κανόνες οι οποίοι προσδίδουν ισχύ δεδικασμένου σε απόφαση με την οποία παραβιάζεται το δίκαιο της Ένωσης, στο μέτρο που επηρεάζουν άλλες αποφάσεις που αφορούν άλλα φορολογικά έτη επί ζητήματος το οποίο κρίθηκε κατά τρόπο μη σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης, είναι αντίθετοι στο δίκαιο της Ένωσης<sup>33</sup>. Με άλλα λόγια, η αρχική απόφαση μπορεί να ισχύει, αλλά δεν επιτρέπεται να καθορίζει μελλοντικές αποφάσεις.

70. Στην υπόθεση *E.B.*, αξιωματικός της αστυνομίας συνταξιοδοτήθηκε υποχρεωτικώς το 1975 δυνάμει πειθαρχικής διοικητικής αποφάσεως, κατόπιν καταδίκης του για απόπειρα ασέλγειας σε βάρος αρρένων ανηλίκων. Η απόφαση μείωσε επίσης κατά 25 % τις συνταξιοδοτικές του αποδοχές σε σχέση με την κανονική του σύνταξη. Στηριζόμενο στο γεγονός ότι η αρχική απόφαση μείωσης των συνταξιοδοτικών αποδοχών του *E.B.* θα ήταν αντίθετη προς την οδηγία 2000/78/ΕΚ<sup>34</sup>, αν αυτή είχε εφαρμοστεί, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο εθνικός δικαστής δεν ήταν υποχρεωμένος να επανεξετάσει την οριστική πειθαρχική απόφαση με την οποία διατάχθηκε η πρόωρη συνταξιοδότηση του *E.B.*, πλην όμως όφειλε να επανεξετάσει τη μείωση της συντάξεώς του, προκειμένου να υπολογίσει το ποσό που θα εισέπραττε αν δεν είχαν παραβιασθεί τα δικαιώματά που αντλεί από το δίκαιο της Ένωσης (εν προκειμένω, το δικαίωμά του να μην υπόκειται σε διακρίσεις λόγω του γενετήσιου προσανατολισμού του).

71. Σε αμφότερες τις ως άνω υποθέσεις, η αρχική δικαστική ή διοικητική απόφαση διατηρήθηκε μεν, πλην όμως δεν επετράπη να αποτελέσει τη βάση μεταγενέστερων δικαστικών αποφάσεων (υπόθεση *Fallimento Olimpiclub*), ούτε να καθορίσει τα τρέχοντα συνταξιοδοτικά δικαιώματα δημοσίου υπαλλήλου εις βάρος του οποίου είχε κινηθεί πειθαρχική διαδικασία (υπόθεση *E.B.*). Συνεπώς, το Δικαστήριο διέκρινε μεταξύ της ανάγκης υπάρξεως ασφάλειας δικαίου όσον αφορά τις αρχικές, αμετάκλητες αποφάσεις οι οποίες δεν ήταν πλέον δεκτικές προσφυγής, και της ανάγκης διασφαλίσεως της αρχής της νομιμότητας για τις μεταγενέστερες αποφάσεις ή των τωρινών συνεπειών των αρχικών αποφάσεων. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι πράξεις ή αποφάσεις που αποσκοπούν στην εφαρμογή των όρων που αφορούν το θερμοαπωθητικό κάλυμμα και τη μάνικα πληρώσεως, δεν επιτρέπονται υπό το πρίσμα του δικαίου της Ένωσης.

<sup>30</sup> Απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 2019, *E.B.* (C-258/17, EU:C:2019:17).

<sup>31</sup> Απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, *Fallimento Olimpiclub* (C-2/08, EU:C:2009:506).

<sup>32</sup> Όπ.π. (σκέψη 23).

<sup>33</sup> Όπ.π. (διατακτικό).

<sup>34</sup> Οδηγία του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία (ΕΕ 2000, L 303, σ. 16).



#### IV. Πρόταση

72. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο ως εξής:

- 1) Η οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων, έχει την έννοια ότι κατασκευαστικές απαιτήσεις για βυτιοφόρα μεταφοράς υγραερίου, όπως η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος ή ειδικής μάνικας πληρώσεως, οι οποίες υπερβαίνουν αυτές που επιβάλλει η συγκεκριμένη οδηγία και τίθενται, τουλάχιστον εν μέρει, για λόγους ασφάλειας κατά τη μεταφορά (συμπεριλαμβανομένης της φορτοεκφορτώσεως), είναι αντίθετες προς τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η εν λόγω οδηγία στα κράτη μέλη.
- 2) Το δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως η νομολογία του Δικαστηρίου στην υπόθεση *Ciola*, δεν επιτρέπει ούτε στα εθνικά δικαστήρια ούτε στις διοικητικές αρχές να εφαρμόζουν όρους που περιλαμβάνονται σε διοικητική απόφαση που χορηγεί περιβαλλοντική άδεια, όπως η απαίτηση υπάρξεως θερμοαπωθητικού καλύμματος και μάνικας πληρώσεως, οι οποίοι αντίκεινται στο δίκαιο της Ένωσης, ακόμη και αν επιτρέπεται να διατηρηθεί η εν λόγω απόφαση αυτή καθεαυτήν.