

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

VERICA TRSTENJAK

της 13ης Δεκεμβρίου 2007<sup>1</sup>

**I — Εισαγωγή**

1. Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, σύμφωνα με το άρθρο 226 ΕΚ, προσφυγή, ζητώντας να αναγνωριστεί ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία, θεσπίζοντας εθνικές νομοθετικές διατάξεις που απαγορεύουν την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ και τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας της 2ας Μαΐου 1992 για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο<sup>2</sup> (στο εξής: Συμφωνία ΕΟΧ).

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ 1994, L 1, σ. 3.

**II — Το νομικό πλαίσιο**

*A — Το κοινοτικό δίκαιο*

1. Το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο

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

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

2. Οι οδηγίες 2001/92/ΕΚ και 92/22/ΕΟΚ

4. Η οδηγία 2001/92<sup>3</sup> αποσκοπεί στην προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί έγκρισης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους.

5. Η οδηγία 92/22<sup>4</sup> αποσκοπεί στη θέσπιση μιας ενοποιημένης διαδικασίας έγκρισης τύπου για τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπίνακες που προορίζονται να τοποθετηθούν ως ανεμοθώρακες (αλεξήνεμα) ή άλλοι υαλοπίνακες ή ως διαχωριστικά πετάσματα σε οχήματα με κινητήρα και στα ρυμουλκούμενά τους.

6. Η οδηγία 92/22, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/92, εφαρμόζεται στους υαλοπίνακες που προορίζονται για αντιηλιακή προστασία (έγχρωμος υαλοπίνακας), όχι όμως στις έγχρωμες ταινίες που εφαρμόζονται στους υαλοπίνακες των αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων μετά τη θέση τους σε λειτουργία.

3 — Οδηγία 2001/92/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2001, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους και της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί έγκρισης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 291, σ. 24).

4 — Οδηγία 92/22/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1992, σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας και τα υλικά υαλοπινάκων για οχήματα με κινητήρα και τα ρυμουλκούμενά τους (ΕΕ L 129, σ. 11).

7. Η τρίτη αιτιολογική σκέψη και το παράρτημα II Β της οδηγίας 2001/92 παραπέμπουν, με τη σειρά τους, στις διατάξεις σχετικά με τις γενικές και ειδικές προδιαγραφές, δοκιμές και τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στην τελευταία έκδοση του κανονισμού 43 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη<sup>5</sup>, ο οποίος υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (στο εξής: κανονισμός 43), απ' όπου προκύπτει ότι ο φυσιολογικός συντελεστής μετάδοσης του φωτός των υαλοπινάκων ασφαλείας δεν πρέπει να είναι κατώτερος του 70 %, ενώ αυτός των αλεξηγνέμων δεν πρέπει να είναι κατώτερος του 75 %<sup>6</sup>.

8. Δεν προβλέπεται, αντιθέτως, ελάχιστος συντελεστής μετάδοσης του φωτός για τους

5 — Από το τέλος της δεκαετίας του 1950, οι τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων εναρμονίστηκαν για να καταργηθούν οι φραγμοί στο εμπόριο των οχημάτων και των εξαρτημάτων τους προς όφελος των καταναλωτών, βάσει συμφωνίας που συνήφθη στις 20 Μαρτίου 1958 στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ) και τροποποιήθηκε με ισχύ από 16 Οκτωβρίου 1995. Στη συμφωνία («2η Αναθεώρηση της συμφωνίας σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές») έχουν προσχωρήσει μέχρι σήμερα 47 συμβαλλόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (βλ. σχετικά Sündermann, B., «Internationale Harmonisierung der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge und Übernahme in deutsches Recht», *Straßenverkehrsrecht — Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen*, 2006, σ. 49, 50). Βάσει της συμφωνίας αυτής εκδόθηκε ο κανονισμός 43, που καθορίζει ομοιόμορφους όρους για την έγκριση των υλικών υαλοπινάκων ασφαλείας και της τοποθέτησής τους στα οχήματα. Σύμφωνα με τις διατάξεις που αφορούν το πεδίο εφαρμογής της ρυθμίσεως, αυτή εφαρμόζεται στα υλικά υαλοπινάκων ασφαλείας που προορίζονται να τοποθετηθούν ως αλεξήνεμα (ανεμοθώρακες) ή άλλοι υαλοπίνακες ή διαχωριστικά πετάσματα στα μηχανοκίνητα οχήματα ή στα ρυμουλκούμενά τους, καθώς και στην εγκατάστασή τους· δεν εφαρμόζεται στα υάλινα μέρη των διατάξεων φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης και του πίνακα οργάνων χειρισμού, καθώς και στους ειδικούς υαλοπίνακες προστασίας από επιθέσεις. Αυτή η ρύθμιση δεν ισχύει επίσης για τους διπλούς υαλοπίνακες.

6 — Κανονισμός 43, ομοιόμορφοι όροι για την έγκριση των υλικών υαλοπινάκων ασφαλείας και της τοποθέτησής τους στα οχήματα, παράρτημα 21, σημείο 4 «ειδικές προδιαγραφές για οχήματα των κατηγοριών Μ και Ν» (βλ. σημεία 4.1.1, 4.2.1.1, 4.2.2.1).

υαλοπίνακες του οπισθίου τμήματος του οχήματος. Αυτό σημαίνει ότι ένα όχημα μπορεί να είναι εξοπλισμένο με έγχρωμους υαλοπίνακες ή έγχρωμες ταινίες με πολύ χαμηλό συντελεστή μετάδοσης του φωτός για τους πίσω υαλοπίνακες, συμπεριλαμβανομένου του οπισθίου παραθύρου, εφόσον διαθέτει δύο οπισθοσκοπικούς καθρέπτες.

11. Το άρθρο 5 του ΝΔ 40/2003 ορίζει ότι, από της θέσεως της διατάξεως αυτής σε ισχύ, το Direcção-Geral de Viação (Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας) υποχρεούται να αρνείται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ και τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου σε κάθε τύπο οχήματος που δεν τηρεί τις διατάξεις του ΝΔ 40/2003 σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας.

## B — Το εθνικό δίκαιο

9. Η οδηγία 2001/92 μεταφέρθηκε στο πορτογαλικό δίκαιο με το Decreto-Lei (νομοθετικό διάταγμα) αριθ. 40/2003 της 11ης Μαρτίου 2003<sup>7</sup> (στο εξής: ΝΔ 40/2003).

10. Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 έχει ως εξής: «Απαγορεύεται η εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, με εξαίρεση των συμφωνών με τις προδιαγραφές αυτοκόλλητων και των αδιαφανών ταινιών που δεν αντανακλούν το φως στις καρότσες των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων».

## III — Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

12. Την 1η Απριλίου 2004, η Επιτροπή απήλυθε έγγραφο οχλήσεως στην Πορτογαλική Κυβέρνηση, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας, με τη θέση του άρθρου 2 του ΝΔ 40/2003 σε ισχύ, την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, χωρίς προηγουμένως να της κοινοποιήσει τη διάταξη αυτή σε μορφή νομοσχεδίου, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ, τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ καθώς και από το άρθρο 8 της οδηγίας 98/34/ΕΚ<sup>8</sup>.

7 — Decreto-Lei n° 40/2003, *Diário da República* I, Série-A, N° 59 της 11ης Μαρτίου 2003.

8 — Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ΕΕ L 204, σ. 37).

13. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση, με επιστολή της 28ης Ιουνίου 2004, αντέτεινε ότι η εν λόγω απαγόρευση αποτελούσε επιτρεπόμενο κατά το άρθρο 30 ΕΚ μέτρο για την προστασία της εσωτερικής ασφάλειας, ιδίως της δημοσίας τάξεως και της οδικής ασφάλειας.

14. Η Επιτροπή, με έγγραφο της 22ας Δεκεμβρίου 2004, απηύθυνε στην Πορτογαλική Κυβέρνηση αιτιολογημένη γνώμη, εκφράζοντας την πεποίθησή της ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ καθώς και από τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, διότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 2 του ΝΔ 40/2003 απαγόρευση παρεμποδίζει την εμπορία των εγχρώμων ταινιών που έχουν νομίμως κατασκευασθεί και διατεθεί στο εμπόριο σε άλλο κράτος μέλος ή συμβαλλόμενο μέρος της Συμφωνίας ΕΟΧ. Εκτός αυτού, η Επιτροπή προέβαλε εκ νέου αιτίαση περί παραβάσεως της υποχρεώσεως γνωστοποιήσεως που προβλέπει το άρθρο 8 της οδηγίας 98/34.

15. Η Επιτροπή κάλεσε, περαιτέρω, την Πορτογαλική Κυβέρνηση να λάβει τα μέτρα που ήταν αναγκαία για τη συμμόρφωσή της προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός δύο μηνών από της κοινοποιήσεώς της.

16. Κατόπιν αυτού, η Πορτογαλική Κυβέρνηση γνωστοποίησε, με έγγραφο της 22ας Ιουλίου 2005, την πρόθεσή της να

καταργήσει το άρθρο 2 του ΝΔ 40/2003. Γνωστοποίησε, επιπλέον, την επεξεργασία σχεδίου τεχνικής διατάξεως που υπολογιζόταν να ολοκληρωθεί και να είναι έτοιμο για να γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή, σύμφωνα με την οδηγία 98/34, εντός δύο μηνών από του πέρατος των θερινών διακοπών.

17. Κατόπιν της κοινοποιήσεως προς την Επιτροπή του σχεδίου κανονιστικού διατάγματος για τον καθορισμό τεχνικών κανόνων σχετικά με την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων<sup>9</sup>, που έλαβε χώρα στις 21 Δεκεμβρίου 2005, η Επιτροπή αποφάσισε να αποσύρει την αιτίαση περί παραβάσεως του άρθρου 8 της οδηγίας 98/34.

18. Αντιθέτως, η Επιτροπή διατήρησε με το δικόγραφο της προσφυγής της την αιτίαση σχετικά με το ασυμβίβαστο της απαγορεύσεως εφαρμογής εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, που προβλέπει το άρθρο 2 του ΝΔ 40/2003, προς το άρθρο 28 ΕΚ και το άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ, διότι, εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν έχει ακόμη καταργήσει την επίδικη εθνική διάταξη.

9 — Σχέδιο κανονιστικού διατάγματος για τον καθορισμό τεχνικών κανόνων σχετικά με την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων (Projecto de decreto regulamentar que estabelece condições técnicas para a afixação de películas coloridas nos vidros dos veículos automóveis).

#### IV — Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου και τα αιτήματα των διαδίκων

19. Η Επιτροπή, με την προσφυγή της που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 16 Ιουνίου 2006, ζητεί από το Δικαστήριο:

1) να αναγνωρίσει ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 40/2003, της 11ης Μαρτίου 2003, την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ και τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, δεδομένου ότι η απαγόρευση αυτή εμποδίζει την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ.

2) να καταδικάσει την Πορτογαλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

20. Η Πορτογαλική Δημοκρατία, με το υπόμνημα αντικρούσεως που κατέθεσε στις 11 Σεπτεμβρίου 2006, ζήτησε

1) να απορριφθεί η προσφυγή με την οποία ζητείται να αναγνωριστεί ότι η

Πορτογαλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 40/2003, της 11ης Μαρτίου 2003, την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ και τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, δεδομένου ότι η απαγόρευση αυτή εμποδίζει την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ, λόγω του ότι η αναγνώριση αυτή στερείται αντικειμένου, δεδομένου ότι η Πορτογαλική Κυβέρνηση αποφάσισε να επιτρέψει γενικώς την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων.

2) να καταδικασθεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

21. Η έγγραφη διαδικασία περατώθηκε με την κατάθεση του υπομνήματος απαντήσεως της Επιτροπής στις 21 Νοεμβρίου 2006 και του υπομνήματος ανταπαντήσεως της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως στις 5 Φεβρουαρίου 2007.

22. Το Δικαστήριο υπέβαλε, στο πλαίσιο των μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας, δύο ερωτήματα στους διαδίκους, οι οποίοι και απάντησαν σε αυτά.

23. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 7ης Νοεμβρίου 2007, οι εκπρόσωποι της Επιτροπής και της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως ανέπτυξαν τις απόψεις τους.

να εμποδίσουν άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή εν δυνάμει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, είναι, σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, απαραίτητες και σύμφωνες προς την αρχή της αναλογικότητας.

## V — Οι κύριοι ισχυρισμοί των διαδίκων

24. Η *Επιτροπή* θεωρεί ότι η επίδικη πορτογαλική ρύθμιση, που απαγορεύει την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, αποτελεί μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος με ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών, διότι η απαγόρευση αυτή εμποδίζει την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ. Πράγματι, είναι αναμενόμενο ότι οι ενδεχομένως ενδιαφερόμενοι, έμποροι ή ιδιώτες, δεν θα αγόραζαν τις ταινίες αυτές, γνωρίζοντας ότι δεν επιτρέπεται να τις εφαρμόσουν στους υαλοπίνακες των αυτοκινήτων οχημάτων.

25. Η *Επιτροπή* παραδέχεται ότι, ελλείψει διατάξεων εναρμονίσεως σε κοινοτικό επίπεδο, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν σε ποια έκταση επιθυμούν να διασφαλίσουν στο εσωτερικό τους την προστασία της οδικής ασφάλειας. Τα κράτη μέλη βαρύνονται όμως με την απόδειξη ότι οι ρυθμίσεις τους, στο μέτρο που μπορούν

26. Η *Επιτροπή* θεωρεί ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία παρέλειψε να προσκομίσει τα κατάλληλα πληροφοριακά στοιχεία —π.χ. μελέτες, εκθέσεις ή στατιστικές— που θα επέτρεπαν, ενδεχομένως, το συμπέρασμα ότι περιορισμοί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, όπως ο επίδικος, δικαιολογούνται από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 30 ΕΚ και στο άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ ή από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και ότι η χρήση έγχρωμης ταινίας, ανεξαρτήτως του χρώματος και των ιδιοτήτων της, ιδίως όσον αφορά τη φωτεινή διαπερατότητα, αποτελεί κίνδυνο για τη δημόσια τάξη και/ή την οδική ασφάλεια.

27. Η *Πορτογαλική Κυβέρνηση* δεν αμφισβητεί τα πραγματικά περιστατικά που εκτίθενται στην προσφυγή. Αντιθέτως, αμφισβητεί την εκτίμηση ορισμένων πραγματικών περιστατικών εκ μέρους της *Επιτροπής*. Θεωρεί την επίδικη απαγόρευση δικαιολογημένη, διότι τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα με το άρθρο 30 ΕΚ, να θεσπίζουν τις αναγκαίες ρυθμίσεις για να διασφαλίσουν την εσωτερική ασφάλεια και τάξη καθώς και την οδική ασφάλεια.

28. Ο σκοπός της επιβληθείσας με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 απαγορεύσεως ήταν να διασφαλιστεί ότι θα εξακολουθήσει να υφίσταται δυνατότητα παρατηρήσεως και αναγνωρίσεως προσώπων και αγαθών στο εσωτερικό των αυτοκινήτων οχημάτων. Για τον σκοπό αυτό, ήταν αναγκαίο να απαγορευθεί η μεταβολή των οπτικών ιδιοτήτων των υαλοπινάκων των αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών και του χώρου που καταλαμβάνουν οι επιβάτες στα αυτοκίνητα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων.

29. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση θεωρεί την επίδικη απαγόρευση ως μέτρο για την προστασία της εσωτερικής ασφάλειας. Υποστηρίζει ότι η δυνατότητα να αναγνωριστούν οπτικώς με σαφήνεια οι επιβάτες και τα αγαθά που μεταφέρονται με το όχημα είναι σημαντική για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εγκληματικότητας και για την οδική ασφάλεια, διότι διευκολύνει τον έλεγχο της ορθής καταλήψεως των θέσεων του οχήματος και της συννόμου χρήσεως της ζώνης ασφαλείας. Δεν υφίσταται ελαφρύτερο μέτρο που να διασφαλίζει την επίτευξη των σκοπών της εσωτερικής και της οδικής ασφάλειας.

κοινοτικού νομοθετήματος ανήκει στα μέτρα που ελήφθησαν για την προοδευτική εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992 με τη μέθοδο πλήρους εναρμόνισης. Ο σκοπός αυτής της νομοθετικής πρωτοβουλίας ήταν η κατάργηση, μέσω της θεσπίσεως μιας εναρμονισμένης διαδικασίας εγκρίσεως τύπου κατασκευαστικού στοιχείου και της συνακόλουθης εναρμονίσεως των διατάξεων των κρατών μελών για τους υαλοπίνακες ασφαλείας, των υφισταμένων διαφορών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε παρεμπόδιση του εμπορίου.

31. Με την επίθεση σήματος επικύρωσης τύπου ΕΟΚ (ή του «σήματος έγκρισης ΕΚ τύπου κατασκευαστικού στοιχείου», σύμφωνα με την ορολογία που εισήγαγε η οδηγία 2001/92) σε όλους τους υαλοπίνακες ασφαλείας που είναι σύμφωνοι προς τον τύπο που έχει επικυρωθεί, δεν εδικαιολογείτο πλέον ο τεχνικός έλεγχος αυτών των υαλοπινάκων από τα άλλα κράτη μέλη. Θα έπρεπε πάντως να ληφθούν υπόψη, εκτός από τον σκοπό της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς, και οι απαιτήσεις της οδικής ασφαλείας, ενόψει των ποικίλων κινδύνων που απορρέουν από τη χρήση των υαλοπινάκων αυτών.

## VI — Νομική εκτίμηση

### A — Εισαγωγικές παρατηρήσεις

30. Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας 92/22, η έκδοση αυτού του

32. Το άρθρο 5 του ΝΔ 40/2003 επιβάλλει στο πορτογαλικό Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας να αρνείται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε κάθε τύπο οχήματος που δεν τηρεί τις διατάξεις του ΝΔ 40/2003 σχετικά με τους υαλοπίνακες ασφαλείας. Είναι αναμφίβολο ότι συμπεριλαμβάνονται οι παραβάσεις της απαγορεύσεως, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003,

εφαρμογής εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων.

33. Λαμβανομένου υπόψη ότι η χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ διέπεται από τις διατάξεις της οδηγίας 92/22, αυτό το κοινοτικό νομοθέτημα θα μπορούσε κατ' αρχάς να θεωρηθεί ως κριτήριο ελέγχου ενδεχομένης παραβάσεως της Συνθήκης στην υπό κρίση διαφορά. Η οδηγία όμως αυτή, όπως προαναφέρθηκε, εφαρμόζεται σε έγχρωμους υαλοπίνακες, όχι όμως σε έγχρωμες ταινίες. Τα εθνικά μέτρα που αφορούν τον τομέα αυτό δεν έχουν, συνεπώς, εναρμονισθεί σε κοινοτικό επίπεδο. Τα κράτη μέλη όμως υποχρεούνται, ελλείψει κοινών ή εναρμονισμένων διατάξεων, να τηρούν τις θεμελιώδεις ελευθερίες που θεσπίζει η Συνθήκη, στις οποίες ανήκει, ως θεμελιώδης αρχή, η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων<sup>10</sup>.

10 — Σύμφωνα με το άρθρο 3 ΕΚ, η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει μια εσωτερική αγορά την οποία χαρακτηρίζει η εξάλειψη των εμποδίων, μεταξύ άλλων, στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Ομοίως, το άρθρο 14, παράγραφος 2, ΕΚ ορίζει ότι «η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, [...] σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Συνθήκης». Οι διατάξεις αυτές περιλαμβάνονται ιδίως στα άρθρα 28 επ. ΕΚ. Βλ., επ' αυτού, απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 1997, C-265/95, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 1997, σ. I-6959, σκέψεις 24 επ.). Σκοπός της Συμφωνίας ΕΟΧ είναι, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, «να προωθήσει τη συνεχή και ισόρροπη ενίσχυση των εμπορικών και οικονομικών σχέσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, με ίσους όρους ανταγωνισμού και με την τήρηση των ιδίων κανόνων, με σκοπό τη δημιουργία ομοιογενούς Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου». Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α', η σύνδεση για την επίτευξη των στόχων αυτών προβλέπει, μεταξύ άλλων, την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Ο τομέας αυτός διέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 8 επ. Βλ., επ' αυτού, απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ της 16ης Δεκεμβρίου 1994, Restamark (E-1/94, 1994-1995 EFTA Court Report, 14, σκέψεις 46 επ.).

34. Ελλείψει εναρμονίσεως στον εν λόγω τομέα, το πλαίσιο ουσιαστικού δικαίου, υπό το πρίσμα του οποίου πρέπει το Δικαστήριο να κρίνει κατά πόσον οι επίδικες πορτογαλικές διατάξεις συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο, επεκτείνεται στους κανόνες πρωτογενούς δικαίου της Συνθήκης ΕΚ και της Συμφωνίας ΕΟΧ που αφορούν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων<sup>11</sup>.

35. Όσον αφορά την κατανομή του βάρους της παραθέσεως και της αποδείξεως των περιστατικών, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας λόγω παραβάσεως της Συνθήκης κατά το άρθρο 226 ΕΚ, εναπόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη τέτοιας παραβάσεως. Αντιθέτως, εναπόκειται στο καθού κράτος μέλος να αμφισβητήσει κατ' ουσία και λεπτομερώς τα προσκομισθέντα στοιχεία και τις εξ αυτών συνέπειες<sup>12</sup>.

11 — Αυτό προκύπτει, κατ' αντιδιαστολή, από τη νομολογία του Δικαστηρίου, σύμφωνα με την οποία, όταν ένα ζήτημα έχει αποτελέσει αντικείμενο πλήρους εναρμονίσεως σε κοινοτικό επίπεδο, κάθε σχετικό εθνικό μέτρο πρέπει να εκτιμάται υπό το πρίσμα των διατάξεων της πράξεως εναρμονίσεως και όχι υπό το πρίσμα των διατάξεων του πρωτογενούς δικαίου. Βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου της 12ης Οκτωβρίου 1993, C-37/92, Vanacker και Lesage (Συλλογή 1993, σ. I-4947, σκέψη 9), της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-324/99, DaimlerChrysler (Συλλογή 2001, σ. I-9897, σκέψη 32), της 11ης Δεκεμβρίου 2003, C-322/01, Deutscher Apothekerverband (Συλλογή 2003, σ. I-14887, σκέψη 64), και της 14ης Δεκεμβρίου 2004, C-309/02, Radlberger Getränkegesellschaft και S. Spitz (Συλλογή 2004, σ. I-11763, σκέψη 53). Βλ. επίσης, σχετικώς, Dubois, L./Blumann, C., *Droit matériel de l'Union européenne*, 4η έκδοση, Παρίσι, 2006, σημείο 430, σ. 275, σύμφωνα με τους οποίους ένας κανόνας εναρμονίσεως περιορίζει τις εξουσίες των κρατών μελών κατά το άρθρο 30 ΕΚ. Ενώ η πλήρης εναρμόνιση τούς απαγορεύει να περιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η μερική εναρμόνιση τούς παρέχει κάποιο πεδίο διακριτικής ευχέρειας εντός των ορίων που καθορίζει το εναρμονισμένο δίκαιο.

12 — Απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 1988, 272/86, Επιτροπή κατά Ελλάδος (Συλλογή 1988, σ. 4875, σκέψη 21).



## Β — Περιορισμός της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων

36. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων εξασφαλίζεται ιδίως με την απαγόρευση ποσοτικών περιορισμών επί των εισαγωγών καθώς και όλων των μέτρων ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, που προβλέπει το άρθρο 28 ΕΚ. Το άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ είναι, όσον αφορά το κανονιστικό του περιεχόμενο, πανομοιότυπο με αυτή τη διάταξη του κοινοτικού δικαίου<sup>13</sup>.

37. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η επιβαλλόμενη από το άρθρο 28 ΕΚ απαγόρευση μέτρων αποτελέσματος ισοδυνάμου προς περιορισμούς αφορά κάθε κανονιστική ρύθμιση των κρατών μελών ικανή να εμποδίσει, άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο<sup>14</sup>. Έτσι, έστω

13 — Βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ της 16ης Δεκεμβρίου 1994, Restamark (E-1/94, 1994-1995 EFTA Court Report, 14, σκέψη 46), και της 27ης Ιουνίου 1997, Tore Willemssen (E-6/96, 1997 EFTA Court Report, 3, σκέψη 43), σύμφωνα με τις οποίες το άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ είναι, όσον αφορά το περιεχόμενο, ταυτόσημο με το άρθρο 28 ΕΚ. Βλ., επίσης απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Νοεμβρίου 2007, C-143/06, Ludwigs-Apotheke (Σύλλογή 2007, σ. I-9623, σκέψη 43), σύμφωνα με την οποία «οι κανόνες που αφορούν τους περιορισμούς της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και που περιλαμβάνονται στα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας αυτής ταυτίζονται κατ' ουσίαν με τους κανόνες των άρθρων 28 ΕΚ και 30 ΕΚ».

14 — Βλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 1974, 8/74, Dassonville (Σύλλογή τόμος 1974, σ. 411, σκέψη 5), της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-267/91 και C-268/91, Keck και Mithouard (Σύλλογή 1993, σ. I-6097, σκέψη 11), της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-217/99, Επιτροπή κατά Βελγίου (Σύλλογή 2000, σ. I-10251, σκέψη 16), της 19ης Ιουνίου 2003, C-420/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Σύλλογή 2003, σ. I-6445, σκέψη 25), της 23ης Σεπτεμβρίου 2003, C-192/01, Επιτροπή κατά Δανίας (Σύλλογή 2003, σ. I-9693, σκέψη 39), της 2ας Δεκεμβρίου 2004, C-41/02, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (Σύλλογή 2004, σ. I-11375, σκέψη 39), της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-147/04, De Groot en Slot Allium και Bejo Zaden (Σύλλογή 2006, σ. I-245, σκέψη 71), της 26ης Οκτωβρίου 2006, C-65/05, Επιτροπή κατά Ελλάδος (Σύλλογή 2006, σ. I-10341, σκέψη 27), της 15ης Μαρτίου 2007, C-54/05, Επιτροπή κατά Φινλανδίας (Σύλλογή 2007, σ. I-2473, σκέψη 30), και της 20ης Σεπτεμβρίου 2007, C-297/05, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (Σύλλογή 2007, σ. I-7467, σκέψη 53).

και αν ένα εθνικό μέτρο δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, αυτό το οποίο είναι καθοριστικό είναι το πραγματικό ή δυνητικό αποτέλεσμα του επί του ενδοκοινοτικού εμπορίου<sup>15</sup>.

38. Εκτιμώντας όλα τα πραγματικά περιστατικά που προβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου, δεν μπορεί, κατά την άποψή μου, να υπάρξει αμφιβολία ότι η επίδικη απαγόρευση του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 αποτελεί μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος κατά την έννοια του ορισμού αυτού. Πράγματι, μια τέτοια απαγόρευση, έστω και αν εφαρμόζεται αδιακρίτως και δεν έχει, συνεπώς, χαρακτήρα δυσμενούς διακρίσεως, έχει την τάση και μπορεί, εκ του αποτελέσματός της, να παρεμποδίσει ή και να καταστήσει αδύνατη την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ.

39. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση παραδέχεται ότι μια τέτοια απαγόρευση θίγει και ασκεί αρνητική επίδραση στο εμπόριο των επίδικων εγχρώμων ταινιών σε σχέση με την περίοδο πριν τη θέση του ΝΔ 40/2003 σε ισχύ. Δεν αμφισβητείται, συνεπώς, ο περιοριστικός χαρακτήρας της εν λόγω ρυθμίσεως.

15 — Βλ. σημείο 39 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα Mazák της 8ης Φεβρουαρίου 2007 επί της υποθέσεως C-254/05, Επιτροπή κατά Βελγίου (απόφαση της 7ης Ιουνίου 2007, Σύλλογή 2007, σ. I-4269).

40. Πράγματι, μια γενική απαγόρευση, όπως αυτή που προβλέπει το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003, μπορεί να αποτρέψει τους πιθανούς αγοραστές από την απόκτηση και όχι μόνον από τη χρήση τέτοιων εγχρώμων ταινιών. Όπως ορθώς αναφέρει η Επιτροπή, είναι αναμενόμενο, σύμφωνα με την κοινή πείρα, ότι οι πιθανοί ενδιαφερόμενοι, έμποροι ή ιδιώτες, θα αποφύγουν την αγορά τέτοιων ταινιών, γνωρίζοντας ότι δεν επιτρέπεται η εφαρμογή των ταινιών στους υαλοπίνακες των οχημάτων<sup>16</sup>.

41. Αυτό ισχύει, κατά μείζονα λόγο, διότι, σύμφωνα με την εκτίμηση των ισχυρισμών των διαδίκων, δεν υφίσταται διαφορετική κατάλληλη δυνατότητα χρησιμοποίησεως των επίδικων ταινιών, π.χ. σε μεγάλες υάλινες επιφάνειες σε κατοικίες, σκεπαστές βεράντες ή θερμοκήπια. Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής, οι ταινίες αυτές διαφέρουν τόσο ως προς τα υλικά της συνθέσεώς τους, όσο και ως προς τον τρόπο της βιομηχανικής τους παραγωγής από τις προστατευτικές ταινίες που χρησιμοποιούνται συνήθως στις κατοικίες και γενικώς στα κτίρια. Τα δύο είδη ταινιών παρουσιάζουν εξάλλου διαφορετικές τεχνικές ιδιότητες όσον αφορά τη μορφή, το χρώμα και τη φωτεινή διαπερατότητα, με αποτέλεσμα να μην μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν εναλλάξιμα. Η διαπίστωση αυτή δεν καταρρίπτεται από το επιχείρημα της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως ότι εναπόκειται στον παραγωγό να καθορίζει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση για ποιά χρήση προορίζονται οι ταινίες. Και τούτο διότι, ακριβώς κατά τον καθορισμό της προβλεπόμενης χρήσης, ο παραγωγός θα

πρέπει κατά κανόνα να λάβει υπόψη σημαντικούς παράγοντες, όπως η αισθητική, οι καιρικές συνθήκες καθώς και οι ιδιαιτερότητες της δομής της επιφάνειας, και, κατά συνέπεια, να σχεδιάσει και να παραγάγει το προϊόν κατά τρόπο ώστε να παρουσιάζει τις επιθυμητές ιδιότητες. Κατά συνέπεια, η επίδικη απαγόρευση είναι ικανή να αποκλείσει όλες τις δυνατότητες εμπορίας για τους παραγωγούς και τους εμπόρους.

42. Η ένσταση της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως, σύμφωνα με την οποία δεν υφίσταται πλέον, συνεπεία της μεταγενέστερης κατάργησης της απαγόρευσης αυτής εκ μέρους του Πορτογαλικού Κράτους, νομοθετικός περιορισμός ικανός να παρεμποδίσει την εμπορία τέτοιων εγχρώμων ταινιών στην Πορτογαλία, είναι απορριπτέα. Αληθεύει, πράγματι, ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία ήταν αρχικώς έτοιμη να συμμορφωθεί με την απαίτηση για την κατάργηση της απαγόρευσης αυτής, που διατύπωσε η Επιτροπή στην αιτιολογημένη γνώμη, όταν αποφάσισε να μετατρέψει το σχέδιο κανονιστικού διατάγματος για τον καθορισμό τεχνικών κανόνων σχετικά με την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων<sup>17</sup>, που

16 — Βλ. σημείο 20 της προσφυγής της Επιτροπής.

17 — Σχέδιο κανονιστικού διατάγματος για τον καθορισμό τεχνικών κανόνων σχετικά με την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων (Projecto de decreto regulamentar que estabelece condições técnicas para a afixação de películas coloridas nos vidros dos veículos automóveis).

επέτρεπε πλέον τη χορήγηση της έγκρισης τύπου σε τέτοιου είδους έγχρωμες ταινίες, σε σχέδιο νομοθετικού διατάγματος<sup>18</sup>. Σύμφωνα με στοιχεία της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως, η μετατροπή της νομικής μορφής θα εξασφάλιζε ότι αυτή η έννομη πράξη θα κατελάμβανε, εντός της πορτογαλικής εννόμου τάξεως, την τάξη νόμου, ώστε να προβεί σε σαφή και τυπική κατάργηση της απαγορεύσεως του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003. Όπως όμως η ίδια παραδέχεται, το σχέδιο αυτό έχει ανασταλεί επί του παρόντος, για όσο διάστημα η Επιτροπή δεν λαμβάνει θέση επί της νέας διατυπώσεως του κειμένου της επίδικης νομοθετικής διάταξης.

43. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την κατάσταση του κράτους μέλους ως είχε κατά την εκπόνη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας και ότι οι εν συνεχεία επελθούσες μεταβολές δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη από το Δικασ-

στήριο<sup>19</sup>. Σε περίπτωση ουσιώδους τροποποίησης των σχετικών εθνικών διατάξεων στο διάστημα μεταξύ της λήξεως της προθεσμίας που τάσσεται για τη συμμόρφωση προς την αιτιολογημένη γνώμη και της ασκήσεως της προσφυγής λόγω παραβάσεως, η εκδοθησόμενη απόφαση του Δικαστηρίου ενδέχεται όμως να χάσει σημαντικό μέρος της χρησιμότητάς της. Σε μια τέτοια περίπτωση, θα ήταν προτιμητέο για την Επιτροπή να μην ασκήσει προσφυγή, αλλά να εκδώσει νέα αιτιολογημένη γνώμη, διευκρινίζοντας τις αιτίσεις που σκοπεύει να διατηρήσει λαμβανομένης υπόψη της αλλαγής των περιστάσεων<sup>20</sup>. Στην προκειμένη περίπτωση είναι όμως προφανές ότι δεν υπήρξε τέτοια ουσιώδης επιγενόμενη τροποποίηση της εννόμου καταστάσεως, διότι η Πορτογαλική Δημοκρατία δεν κατάργησε, σύμφωνα με τις αρχικές της διαβεβαιώσεις, την προβλεπόμενη στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 απαγόρευση, εκδίδοντας νομοθετικό διάταγμα, αλλά τη διατήρησε σε ισχύ<sup>21</sup>.

44. Λαμβανομένων υπόψη της διστακτικής στάσης της Πορτογαλικής Δημοκρατίας

18 — Από τις αιτιολογικές σκέψεις του σχεδίου κανονιστικού διατάγματος (παράρτημα VI της προσφυγής), που κοινοποίησε η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Πορτογαλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση στις 21 Δεκεμβρίου 2005 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκύπτει ότι, κατά την άποψη της Επιτροπής, η Πορτογαλική Δημοκρατία εισήγαγε περιορισμούς της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων που αντίκεινται στη Συνθήκη ΕΚ. Αναφέρεται περαιτέρω ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία προτίθεται να συμμορφωθεί στην απαίτηση της Επιτροπής, θεσπίζοντας ελάχιστους κανόνες σχετικά με την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις απαιτήσεις οδικής ασφάλειας, όσο και την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του σχεδίου ορίζει ότι χορηγείται εθνική έγκριση τύπου στις ταινίες που είναι σύμφωνες προς τις διατάξεις αυτού του κανονιστικού νομοθετήματος. Σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, αναγνωρίζονται ως ισότιμες οι έγκρισεις που έχουν χορηγηθεί σε άλλα κράτη μέλη. Το άρθρο 9 προβλέπει ότι οι ταινίες αυτές πρέπει να φέρουν εμφανώς το αντίστοιχο σήμα έγκρισης τύπου.

19 — Αποφάσεις της 7ης Ιουνίου 2007, C-254/05, Επιτροπή κατά Βελγίου (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 15, σκέψη 39), της 18ης Ιουλίου 2006, C-119/04, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2006, σ. I-6885, σκέψη 27), της 6ης Μαρτίου 2003, C-211/02, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2003, σ. I-2429, σκέψεις 6 και 28), της 7ης Μαρτίου 2002, C-29/01, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2002, σ. I-2503, σκέψη 11), της 15ης Μαρτίου 2001, C-147/00, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2001, σ. I-2387, σκέψη 26), της 21ης Ιουνίου 2001, C-119/00, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2001, σ. I-4795, σκέψη 14), της 30ης Νοεμβρίου 2000, C-384/99, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 2000, σ. I-10633, σκέψη 16), της 3ης Ιουλίου 1997, C-60/96, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 1997, σ. I-3827, σκέψη 15), της 17ης Σεπτεμβρίου 1996, C-289/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1996, σ. I-4405, σκέψη 20), και της 12ης Δεκεμβρίου 1996, C-302/95, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1996, σ. I-6765, σκέψη 13).

20 — Αποφάσεις της 9ης Δεκεμβρίου 2004, C-177/03, Επιτροπή κατά Γαλλίας (Συλλογή 2004, σ. I-11671, σκέψη 21), της 1ης Φεβρουαρίου 2005, C-203/03, Επιτροπή κατά Αυστρίας (Συλλογή 2005, σ. I-935, σκέψεις 27 έως 32).

21 — Αυτό δεν μεταβάλλεται από το γεγονός ότι, όπως υποστηρίχθηκε στην επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Πορτογαλική Κυβέρνηση ενέκρινε, στις 31 Οκτωβρίου 2007, ένα νομοσχέδιο που προβλέπει την κατάργηση του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003. Ο νόμος αυτός θα τεθεί σε ισχύ, σύμφωνα με τα στοιχεία της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως, το πρώτον από της δημοσίευσής του στην επίσημη εφημερίδα της Πορτογαλικής Δημοκρατίας.

στο ζήτημα της εξαγγελθείσας κατάργησης της επίδικης απαγόρευσης και των εν μέρει αντιφατικών ισχυρισμών της Πορτογαλικής Κυβερνήσεως σχετικά με τη σημερινή πρόοδο της νομοθετικής διαδικασίας, θεωρώ ότι η σημερινή έννομη κατάσταση στην Πορτογαλία δεν πληροί τις επιταγές της ασφάλειας δικαίου και της σαφήνιας.

αστυνομικές κυρώσεις και ποινές τάξεως για τις περιπτώσεις παραβάσεως της απαγορεύσεως της χρήσεως εγχρώμων ταινιών<sup>24</sup>. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του ΝΔ 40/2003 προβλέπει για την παράβαση αυτή πρόστιμο ύψους 30 έως 150 ευρώ, ενώ τιμωρείται, σύμφωνα με την παράγραφο 3, και η αμελής συμπεριφορά.

45. Κατά πάγια νομολογία, η ανάγκη διασφάλισης της πλήρους εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου επιβάλλει στα κράτη μέλη όχι μόνο να συμμορφώνουν τις νομοθεσίες τους προς το κοινοτικό δίκαιο, αλλά επιτάσσει επίσης να δημιουργήσουν μια επαρκώς ακριβή, σαφή και διαφανή κατάσταση ώστε να καθίσταται δυνατό στους ιδιώτες να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους και να τα προβάλλουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων<sup>22</sup>. Όπως έχω αναφέρει στις προτάσεις μου επί της υποθέσεως C-319/06, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου<sup>23</sup>, η αρχή αυτή πρέπει να ισχύει κατά μείζονα λόγο όταν το δίκαιο του κράτους μέλους επιβάλλει στους ιδιώτες υποχρεώσεις και επαπειλεί κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση είναι βέβαιον ότι το πορτογαλικό Γραφείο Οδικής Κυκλοφορίας οφείλει, σύμφωνα με το άρθρο 5 του ΝΔ 40/2003, να αρνηθεί τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ σε περίπτωση παραβάσεως. Πέραν αυτού, προβλέπονται και

### Γ — Δικαιολόγηση

46. Πρέπει όμως να εξεταστεί εάν η ρύθμιση αυτή μπορεί, παρά την περιοριστική επίδραση που ασκεί στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, να δικαιολογηθεί από κάποιον από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 30 ΕΚ ή από κάποια από τις επιτακτικές ανάγκες γενικού συμφέροντος που λαμβάνει υπόψη η νομολογία του Δικαστηρίου και, ενδεχομένως, εάν ένας τέτοιος περιορισμός είναι ικανός να οδηγήσει στην επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν βαίνει πέραν

22 — Βλ. συναφώς, σε θέματα οδηγιών, αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 1991, C-360/87, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1991, σ. I-791, σκέψη 12), και της 15ης Ιουνίου 1995, C-220/94, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 1995, σ. I-1589, σκέψη 10). Βλ., περαιτέρω, αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-162/99, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2001, σ. I-541, σκέψεις 22 έως 25), της 6ης Μαρτίου 2003, C-478/01, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2003, σ. I-2351, σκέψη 20), και της 14ης Οκτωβρίου 2004, C-275/03, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, σκέψη 33.

23 — Βλ. σημείο 75 των προτάσεών μου της 13ης Σεπτεμβρίου 2007 επί της εκκρεμούς ακόμη υποθέσεως Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (C-319/06).

24 — Όπως ορθά επισημαίνει ο Lanord Farinelli, M., «La norme technique: une source du droit légitime», *Revue française de droit administratif*, 2005, αρ. 4, σ. 740 επ., οι τεχνικοί κανόνες επιδιώκουν να κατευθύνουν την ανθρώπινη συμπεριφορά, χωρίς όμως να μπορούν να επιβάλλουν οι ίδιοι αυτή τη συμπεριφορά. Το τελευταίο είναι δυνατό μόνον εφόσον αποκτήσουν νομικός δεσμευτικό χαρακτήρα με την ενσωμάτωσή τους σε έναν νομικό κανόνα και ο κανόνας αυτός προβλέπει κυρώσεις για την περίπτωση παραβάσεώς του. Οι κυρώσεις αυτές μπορούν να είναι διοικητικής, αστικής ή ακόμη και ποινικής φύσεως.

αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του<sup>25</sup>.

καταλήψεως των θέσεων του οχήματος και της συννόμου χρήσεως της ζώνης ασφαλείας.

47. Στην προκειμένη διαφορά, η Πορτογαλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η εν λόγω απαγόρευση του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 δικαιολογείται από λόγους εσωτερικής δημόσιας ασφάλειας καθώς και οδικής ασφάλειας. Πράγματι, η απαγόρευση επιβλήθηκε για να διασφαλιστεί ότι το εσωτερικό του οχήματος θα είναι έξωθεν ορατό. Κατά συνέπεια, σκοπός της απαγορεύσεως δεν ήταν να διασφαλίσει επαρκή ορατότητα για τον οδηγό, διατηρώντας τη φωτεινή διαπερατότητα των υαλοπινάκων, αλλά να επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές τον άμεσο έλεγχο της τηρήσεως των κανόνων οδικής κυκλοφορίας με την απλή παρατήρηση των οχημάτων και των επιβατών τους. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η δυνατότητα να αναγνωρίζονται οπτικά με σαφήνεια οι επιβάτες και τα αγαθά που μεταφέρονται με το όχημα είναι σημαντική για την πρόληψη και την καταπολέμηση της εγκληματικότητας και για την οδική ασφάλεια, διότι διευκολύνει τον έλεγχο της ορθής

48. Η Πορτογαλική Κυβέρνηση επικαλείται, συνεπώς, δύο διαφορετικούς δικαιολογητικούς λόγους, αφενός, την ανάγκη πρόληψης και καταπολέμησης της εγκληματικότητας και, αφετέρου, τις απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας, που, έστω και αν προέρχονται αμφότεροι από τον τομέα της δημόσιας τάξης και ασφάλειας<sup>26</sup>, πρέπει, για συστηματικούς λόγους, να εξεταστούν χωριστά.

1. Ανάγκη πρόληψης και καταπολέμησης της εγκληματικότητας

25 — Ακόμη και αν η επίμαχη απαγόρευση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 28 ΕΚ, προκύπτει από πάγια νομολογία ότι εθνική ρύθμιση που αποτελεί μέτρο αποτελέσματος ισοδυναμεί προς ποσοτικούς περιορισμούς μπορεί να δικαιολογείται για έναν από τους λόγους γενικού συμφέροντος που απαριθμούνται στο άρθρο 30 ΕΚ ή για επιτακτικές ανάγκες (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις της 19ης Ιουνίου 2003, Επιτροπή κατά Ιταλίας, προπαρατεθείσα, υποσημείωση 14, σκέψη 29, και της 5ης Φεβρουαρίου 2004, C-270/02, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2004, σ. I-1559, σκέψη 21). Και στις δύο περιπτώσεις η διάταξη της εθνικής νομοθεσίας πρέπει να είναι ικανή να διασφαλίσει την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην βαίνει πέραν εκείνου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 20ής Ιουνίου 2002, C-388/00 και C-429/00, Radiosistemi, Συλλογή 2002, σ. I-5845, σκέψεις 40 έως 42, της 8ης Μαΐου 2003, C-14/02, ATRAL, Συλλογή 2003, σ. I-4431, σκέψη 64, της 8ης Σεπτεμβρίου 2005, C-40/04, Yonemoto, Συλλογή 2005, σ. I-7755, σκέψη 55, και της 10ης Νοεμβρίου 2005, C-432/03, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2005, σ. I 9665, σκέψη 42).

49. Το συμφέρον του κράτους για αποτελεσματική καταπολέμηση της εγκληματικότητας εντάσσεται στον τομέα της δημόσιας

26 — Σύμφωνα με τους Leible, S./Grabitz/Hilf, *Das Recht der Europäischen Union*, τόμος I, άρθρο 30 ΕΚ, σημεία 12 και 15, τα κράτη μέλη διαθέτουν, για τη συγκεκριμενοποίηση των εννοιών της δημόσιας τάξης και ασφάλειας, ευρύ περιθώριο διακριτικής ευχέρειας. Μια προσβολή της δημόσιας ασφάλειας προερχόμενη από την κυκλοφορία των εμπορευμάτων θα θέτει συνήθως σε κίνδυνο και τη ζωή και την υγεία και θα μπορεί αβίαστα να υπαχθεί στις έννοιες αυτές. Το ίδιο ισχύει για ό,τι θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια (βλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 1987, 406/85, Goffette, Συλλογή 1987, σ. 2525, που υπήγαγε την οδική ασφάλεια στο άρθρο 30 ΕΚ πριν ακόμη αυτή αναγνωριστεί ως ειδικός επιτακτικός λόγος γενικού συμφέροντος).

τάξης και ασφάλειας, ενώ και οι δύο έννοιες αναφέρονται ρητώς ως δικαιολογητικοί λόγοι στο άρθρο 30 ΕΚ και στο άρθρο 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ.

σε σχέση με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων<sup>29</sup>. Στους νόμιμους σκοπούς που δικαιολογούν τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων για λόγους δημοσίας τάξεως, σύμφωνα με το άρθρο 30 ΕΚ, συγκαταλέγεται, π.χ., η ανάγκη για την εντόπιση και την καταστολή της διακίνησης κλεμμένων οχημάτων<sup>30</sup>, η παρακράτηση των κερμάτων που έχουν αποσυρθεί από την κυκλοφορία για να υποβληθούν σε τήξη από το κράτος<sup>31</sup> και η καταπολέμηση της απάτης σε σχέση με τις επιστροφές κατά την εξαγωγή<sup>32</sup>.

50. Η νομολογία του Δικαστηρίου έχει αναγνωρίσει την προστασία της δημόσιας τάξης και ασφάλειας ως δικαιολογητικό λόγο των μέτρων των κρατών μελών που περιορίζουν τις θεμελιώδεις ελευθερίες ιδίως στο πλαίσιο της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων<sup>27</sup>, της ελευθερίας εγκαταστάσεως, της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, του δικαιώματος συνδέσεως της Κοινότητας με τρίτα κράτη<sup>28</sup>, καθώς και, αν και σπανιότερα,

51. Κατ' αρχήν, τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να καθορίζουν σύμφωνα με τις εθνικές τους ανάγκες τις απαιτήσεις της

27 — Το Δικαστήριο υπογράμμισε ανέκαθεν ότι η δημόσια τάξεως εξαίρεση συνιστά παρέκκλιση από τη θεμελιώδη αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, η οποία πρέπει να ερμηνεύεται στενώς και το περιεχόμενο της οποίας δεν μπορεί να καθορίζεται μονομερώς από τα κράτη μέλη (αποφάσεις της 28ης Οκτωβρίου 1975, 36/75, Rutili, Συλλογή τόμος 1975, σ. 367, σκέψη 27, της 27ης Οκτωβρίου 1977, 30/77, Bouchereau, Συλλογή τόμος 1977, σ. 617, σκέψη 33, της 27ης Απριλίου 2006, C-441/02, Συλλογή 2006, σ. I-3449, σκέψη 34, και της 7ης Ιουνίου 2007, C-50/06, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 2007, σ. I-4383σκέψη 42).

28 — Έτσι π.χ. σε σχέση με την έννοια της δημόσιας τάξεως στο άρθρο 14, παράγραφος 1, της αποφάσεως 1/80 του Συμβουλίου Συνδέσεως ΕΟΚ-Τουρκίας. Κατά πάγια νομολογία, οι αρχές που γίνονται δεκτές στο πλαίσιο των άρθρων 39 ΕΚ έως 41 ΕΚ πρέπει να εφαρμόζονται, στο μέτρο του δυνατού, στους Τούρκους υπηκόους που απολαύουν των δικαιωμάτων που αναγνωρίζει η απόφαση 1/80. Επομένως, όσον αφορά τον καθορισμό του περιεχομένου της εξαίρεσεως περί δημοσίας τάξεως που προβλέπει το άρθρο 14, παράγραφος 1, της αποφάσεως 1/80, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ερμηνεία που έχει δοθεί στην ίδια εξαίρεση στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων που έχουν ιθαγένεια κράτους μέλους της Κοινότητας. Η ερμηνεία αυτή δικαιολογείται κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι η διατύπωση της εν λόγω διατάξεως είναι σχεδόν ταυτόσημη με τη διατύπωση του άρθρου 39, παράγραφος 3, ΕΚ. Βλ. αποφάσεις της 4ης Οκτωβρίου 2007, C-349/06, Polat, της 16ης Φεβρουαρίου 2006, C-502/04, Torun (Συλλογή 2006, σ. I-1563), της 10ης Φεβρουαρίου 2000, C-340/97, Nazli (Συλλογή 2000, σ. I-957, σκέψη 56), και της 11ης Νοεμβρίου 2004, C-467/02, Cetinkaya (Συλλογή 2004, σ. I-10895, σκέψη 43).

29 — Βλ., όσον αφορά την έννοια της δημοσίας τάξεως στο κοινοτικό δίκαιο, προτάσεις μου της 13ης Σεπτεμβρίου 2007 επί της εκκρεμούς υποθέσεως C-319/06, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (σημεία 40 έως 44). Με την απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 2004, C-36/02, Omega (Συλλογή 2004, σ. I-9609, σκέψη 26), το Δικαστήριο εξέτασε τη δικαιολόγηση εθνικής απαγορεύσεως οικονομικής δραστηριότητας, η οποία θεσπίστηκε για την προστασία της δημοσίας τάξεως λόγω του ότι θεωρήθηκε ότι η δραστηριότητα αυτή προσβάλλει την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, μόνον βάσει των διατάξεων της Συνθήκης που αφορούν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και των αντίστοιχων ρητώς εξαίρεσεως (άρθρο 55 ΕΚ σε συνδυασμό με το άρθρο 46, παράγραφος 1, ΕΚ), έστω και αν θεωρήσε ότι, κατ' αρχήν, συντρέχει το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων περί ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Κατά την άποψη του Müller-Graff, P.-C., *Kommentar zum Vertrag über die Europäische Union und zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft* (υπό την διεύθυνση της Angela Bardenhewer-Rating κ.λπ.), 6η έκδοση, Baden-Baden, 2003-2004, άρθρο 30 ΕΚ, σημείο 49, η έννοια της δημοσίας τάξεως —συνήθως σε συνδυασμό με εκείνη της δημοσίας ασφάλειας— πρέπει να νοείται ως έννοια με «γενικό χαρακτήρα». Κατά συνέπεια, η προσφυγή σε αυτό το προστατευτέο συμφέρον γίνεται μόνον στις περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορεί να γίνει λόγος για κανένα άλλο από τα αναφερόμενα στο άρθρο 30 ΕΚ έννομα αγαθά. Σύμφωνα με τον συγγραφέα, τα κράτη μέλη απέφυγαν στην μέχρι τώρα πράξη να επικαλεστούν προσβολές της δημοσίας τάξεως για να δικαιολογήσουν την παρεμπόδιση του εμπορίου. Οι Fischer, P./Köck, H./Karollus, M., *Europarecht*, 4η έκδοση, Βιέννη 2002, σ. 756, σημείο 1579, επισημαίνουν επίσης ότι η δημόσια τάξη εμφανίζεται σχετικά σπάνια ως πεδίο εφαρμογής του άρθρου 30 ΕΚ.

30 — Αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 1987, 154/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1987, σ. 2717, σκέψεις 13 επ.), και της 30ης Απριλίου 1991, C-239/90, Boscher (Συλλογή 1991, σ. I-2023, σκέψη 23).

31 — Απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 1978, 7/78, Thompson (Συλλογή τόμος 1978, σ. 681, σκέψεις 32 και 34).

32 — Απόφαση 22ας Ιουνίου 1994, C-426/92, Deutsche Milchkontor (Συλλογή 1994, σ. I-2757, σκέψη 44).

δημοσίας τάξεως και της δημόσιας ασφάλειας. Πρέπει όμως πάντοτε να λαμβάνεται υπόψη ότι οι έννοιες της δημοσίας τάξεως και της δημόσιας ασφάλειας είναι αυτόνομες έννοιες του κοινοτικού δικαίου, οι οποίες συγκαθορίζουν το πεδίο εφαρμογής των θεμελιωδών ελευθεριών και πρέπει, κατά συνέπεια, να ορίζονται αυτόνομα και όχι βάσει μιας ή περισσοτέρων εθνικών εννόμων τάξεων<sup>33</sup>. Η αναγωγή στη σημασία που έχουν οι έννοιες στις έννομες τάξεις των κρατών μελών αποκλείεται ιδίως όταν πρόκειται για έννοιες που επιτρέπουν στα κράτη μέλη τον περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών ή άλλων ατομικών δικαιωμάτων. Θα ήταν, συνεπώς, εσφαλμένο να γίνει παραλληλισμός με την έννοια της δημόσιας ασφάλειας και τάξεως του εσωτερικού αστυνομικού δικαίου, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες του κοινοτικού δικαίου καθώς και οι σκοποί της Συνθήκης<sup>34</sup>. Κατά την άποψή μου δεν υφίσταται ουσιαστικός λόγος να μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο η παραδοσιακή διάκριση του εσωτερικού δικαίου μεταξύ των αστυνομικών μέτρων στο πλαίσιο της πρόληψης της εγκληματικότητας, που ανήκουν στα αστυνομικά μέτρα ασφαλείας, αφενός, και των κατασταλτικών μέτρων που ανήκουν στην ποινική δίωξη, αφετέρου, με αποτέλεσμα και τα επικαλούμενα από την Πορτογαλική Κυβέρνηση αστυνομικά μέτρα

για την πρόληψη της εγκληματικότητας, τουλάχιστον όταν διατυπώνονται τόσο αορίστως και αδιακρίτως όπως εν προκειμένω, να πρέπει να υπαχθούν στην έννοια της δημοσίας τάξεως του άρθρου 30 ΕΚ και του άρθρου 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ.

52. Οι έννοιες της δημοσίας τάξεως και της δημόσιας ασφάλειας υπόκεινται σε ερμηνεία από το Δικαστήριο<sup>35</sup>, οπότε το περιεχόμενό τους δεν μπορεί να καθορίζεται μονομερώς από κάθε κράτος μέλος, χωρίς τον έλεγχο των οργάνων της Κοινότητας. Ως παρεκκλίσεις από τις θεμελιώδεις αρχές πρέπει να ερμηνεύονται στενά. Αυτό δεν αποκλείει να δικαιολογείται η προσφυγή στις έννοιες της δημοσίας τάξεως και της δημόσιας ασφάλειας από ειδικές συνθήκες και γι' αυτό πρέπει να αναγνωρισθεί στα κράτη μέλη, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, περιθώριο εκτιμώσεως, μέσα στα όρια που θέτει η Συνθήκη<sup>36</sup>.

53. Κατά πάγια νομολογία, η εκ μέρους εθνικής αρχής επίκληση της εννοίας της δημοσίας τάξεως προϋποθέτει, εν πάση περιπτώσει, την ύπαρξη, εκτός της κοινωνικής αναταραχής που συνιστά κάθε παράβαση του νόμου, πραγματικής και αρκούντως

33 — Αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, C-296/95, EMU Tabac (Συλλογή 1998, σ. I-1605, σκέψη 30), της 23ης Μαρτίου 1982, 53/81, Levin (Συλλογή 1982, σ. 1035, σκέψεις 10 έως 12), και της 14ης Ιανουαρίου 1982, 64/81, Corman (Συλλογή 1982, σ. 13, σκέψη 8). Οι έννοιες του κοινοτικού δικαίου δεν πρέπει να ορίζονται με αναφορά στις νομοθεσίες των κρατών μελών. Η αναγωγή στη σημασία που έχουν οι έννοιες στις έννομες τάξεις των κρατών μελών αποκλείεται ιδίως όταν πρόκειται για έννοιες που επιτρέπουν στα κράτη μέλη τον περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών ή άλλων ατομικών δικαιωμάτων (βλ. Schütz, H.-J./Bruha, T./König, D., *Casebook Europarecht*, Μόναχο 2004, σ. 451 επ.).

34 — Σύμφωνα με τον Bröhmer, J., στο Callies/Ruffert (εκδ.), *Kommentar zu EUV/EGV*, 3η έκδοση, 2007, άρθρο 46, σκέψη 4, σ. 801, οι παραλληλισμοί π.χ. με την έννοια της δημοσίας ασφάλειας και τάξεως του εσωτερικού αστυνομικού δικαίου είναι περιορισμένης χρησιμότητας για τον ορισμό της κοινοτικού δικαίου έννοιας «δημόσια ασφάλεια και τάξη». Σύμφωνα με τον Piska, C., *Kommentar zu EU- und EG-Vertrag*, Βιέννη, 2003, 3η έκδοση, άρθρο 30 ΕΚ, σημείο 26, η κοινοτικού δικαίου έννοια της δημοσίας τάξεως δεν είναι αστυνομικής φύσεως κατά την έννοια του εθνικού δικαίου.

35 — Βλ. αποφάσεις Rutili (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 27), Bouchereau (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 33), της 29ης Απριλίου 2004, C-482/01 και C-493/01, Ορφανόπουλος και Oliveri (Συλλογή 2004, σ. I-5257, σκέψεις 64 και 65), της 31ης Ιανουαρίου 2006, C-503/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 2006, σ. I-1097, σκέψη 45), Επιτροπή κατά Γερμανίας (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 34), και Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 42).

36 — Βλ. απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1974, 41/74, Van Duyn (Συλλογή τόμος 1974, σ. 537, σκέψεις 18 και 19).

σοβαρής απειλής, θίγουσας θεμελιώδεις συμφέρον της κοινωνίας<sup>37</sup>. Στην προκειμένη όμως διαφορά, η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν προέβαλε ισχυρισμό σχετικό με ενδεχόμενη σοβαρή απειλή της δημοσίας τάξεως στην Πορτογαλία. Αποκλείεται, κατά συνέπεια, η επίκληση του άρθρου 30 ΕΚ και του άρθρου 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, προκειμένου να δικαιολογηθεί η απαγόρευση του άρθρου 2, παράγραφος 1, ΝΔ 40/2003 για λόγους προλήψεως και καταπολεμήσεως της εγκληματικότητας.

επιδιωκόμενο από το κοινοτικό δίκαιο<sup>38</sup>. Αποτελεί επίσης, κατά πάγια νομολογία, επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος δυνατό να δικαιολογήσει περιορισμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων<sup>39</sup>.

## 2. Απαιτήσεις της οδικής ασφάλειας

54. Στο μέτρο που η Πορτογαλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η εν λόγω απαγόρευση θεσπίστηκε για να διασφαλιστεί η ασφάλεια των οδηγών των οχημάτων, πρέπει να επισημανθεί ότι ο λόγος αυτός δεν αναφέρεται ρητώς στο άρθρο 30 ΕΚ και στο άρθρο 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ. Εντούτοις, η οδική ασφάλεια αποτελεί, χωρίς αμφιβολία, σκοπό

55. Πέραν αυτού, στους αναφερόμενους στο άρθρο 30 ΕΚ και στο άρθρο 13 της Συμφω-

37 — Αποφάσεις Rutili (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 28), Bouchereau (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 35), της 14ης Μαρτίου 2000, C-54/99, Scientology (Συλλογή 2000, σ. I-1335, σκέψη 17), της 9ης Μαρτίου 2000, C-355/98, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 2000, σ. I-1221, σκέψη 28), της 19ης Ιανουαρίου 1999, C-348/96, Calfa (Συλλογή 1999, σ. I-11, σκέψεις 21 και 23), Ορφανόπουλος και Ολίβει (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 35, σκέψη 66), Επιτροπή κατά Ισπανίας (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 35, σκέψη 46), Επιτροπή κατά Γερμανίας (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 35) και Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 27, σκέψη 43).

38 — Οι βελτιώσεις της οδικής ασφάλειας έχουν ιδιαίτερη σημασία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου ο αριθμός των ατυχημάτων ετησίως ανέρχεται στα 1,3 εκατομμύρια, με περισσότερους από 40 000 νεκρούς και 1,7 εκατομμύρια τραυματίες. Η Επιτροπή πρότεινε σχετικά, στη Λευκή Βίβλο της 12ης Σεπτεμβρίου 2001 για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών (COM[2001] 370 τελικό), να θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση ως στόχο τη μείωση του αριθμού των νεκρών από τροχαία ατυχήματα στο ήμισυ μέχρι το 2010. Όλα τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα οδικής ασφάλειας, δηλαδή υπερβολική ταχύτητα, κατανάλωση αλκοόλ, μη χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας, ανεπαρκή προστασία έναντι των συγκρούσεων, επικινδύνα σημεία για ατυχήματα, μη τήρηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές και κακές συνθήκες ορατότητας. Το άρθρο 71, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΕΚ περιέχει ειδική εξουσιοδότηση για την έκδοση μέτρων οδικής ασφάλειας. Τα μέτρα αυτά συνδέονται στενά με την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και, συνεπώς, με την εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού. Η Κοινότητα έχει εκδώσει πληθώρα σχετικών διατάξεων. Αυτές αφορούν, μεταξύ άλλων, την άδεια κυκλοφορίας των οχημάτων, την έγκριση τύπου των συστημάτων διεύθυνσης του οχήματος, τα συστήματα των φρένων, την ισχύ του κινητήρα ή την κατάσταση των οχημάτων μεταφορές επικινδύνων προϊόντων. Αφορούν επίσης τις τιμές εκπομπών ρύπων, τον υπολογισμό καταναλώσεως καυσίμου και εκπομπής CO<sub>2</sub>, το επιτρεπόμενο επίπεδο θορύβου ή τις διαστάσεις και το βάρος ορισμένων οχημάτων. Ο τομέας αυτός είναι σημαντικός για την εναρμόνιση των νομοθεσιών σε κοινοτικό επίπεδο. Στην οδική ασφάλεια υπό ευρεία έννοια ανήκει και το νομοθετικό πλαίσιο για το ευρωπαϊκό δίπλωμα οδήγησης. Σε κοινοτικό επίπεδο ρυθμίζονται περαιτέρω η υποχρέωση χρησιμοποίησης ζώνης ασφαλείας σε ορισμένα οχήματα και μέτρα που αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος όπως η υποχρεωτική πώληση αμόλυβδης βενζίνης. Ακόμη και ως αιτιολογία της ρυθμίσεως της θερινής ώρας σε ευρωπαϊκό επίπεδο προβλήθηκε η οδική ασφάλεια (βλ. σχετικά Oppermann, T., *Europarecht*, 3η έκδοση, § 22, σημείο 21, σ. 470).

39 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις Επιτροπή κατά Φινλανδίας (προπαραθεθείσα, υποσημείωση 14, σκέψη 40), της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-55/93, Van Schaik (Συλλογή 1994, σ. I-4837, σκέψη 19), της 12ης Οκτωβρίου 2000, C-314/98, Snellers (Συλλογή 2000, σ. I-8633, σκέψη 55), και της 21ης Μαρτίου 2002, C-451/99, Cura Anlagen (Συλλογή 2002, σ. I-3193, σκέψη 59). Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Léger της 5ης Οκτωβρίου 2006 επί της εκκρεμούς υποθέσεως C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (σημείο 44).



νίας ΕΟΧ δικαιολογητικούς λόγους ανήκει και η προστασία της υγείας και της ζωής των ανθρώπων. Πρόκειται για έννομα αγαθά, η προστασία των οποίων βρίσκεται στο επίκεντρο της προλήψεως των ατυχημάτων της οδικής κυκλοφορίας σε κοινοτικό επίπεδο<sup>40</sup>. Δεδομένου ότι η έννοια της οδικής ασφάλειας καλύπτει, μεταξύ άλλων, την προστασία τόσο της υγείας όσο και της ζωής των ανθρώπων σε σχέση με τις συνθήκες της οδικής κυκλοφορίας, θα στηριχθώ στη συνέχεια στην ειδική σχέση μεταξύ αυτών των εννόμων αγαθών, που επιβάλλει τη νομική ανάλυση με πρωταρχικό κριτήριο τον δικαιολογητικό λόγο της οδικής ασφάλειας.

56. Η μεγαλύτερη φωτεινή διαπερατότητα των υαλοστασίων ασφαλείας και των ανεμοθωράκων των οχημάτων διευκολύνει τη διενέργεια αστυνομικών ελέγχων και συμβάλλει στην ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, προσφέροντας στους αστυνομικούς τη δυνατότητα να ελέγχουν, παρατηρώντας απλώς την κυκλοφορία, κατά πόσον υπάρχει υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης κάλυψης των θέσεων του οχήματος και/ή τήρηση της κατά νόμον υποχρέωσης χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας<sup>41</sup>. Στο μέτρο αυτό, η απαγόρευση εφαρμογής εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες των οχημάτων είναι οπωσδήποτε κατάλληλη για την επίτευξη του σκοπού της οδικής ασφάλειας.

40 — Βλ. και προαναφερθείσες προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Léger της 5ης Οκτωβρίου 2006, C-110/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας (σημείο 46).

41 — Η υποχρέωση χρησιμοποίησης της ζώνης ασφαλείας ρυθμίζεται σε κοινοτικό επίπεδο με την οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 373, σ. 26), που τροποποιήθηκε με την οδηγία 2003/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Απριλίου 2003 (ΕΕ L 115, σ. 63).

57. Παρ' όλ' αυτά, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι από τον νομικό έλεγχο της επίδικης απαγόρευσης του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 προκύπτει ότι αυτή δεν είναι σύμφωνη προς το κοινοτικό δίκαιο, λόγω παραβίασεως της αρχής της αναλογικότητας.

#### Δ — Αρχή της αναλογικότητας

58. Είναι, αφενός, αναμφισβήτητο ότι, ελλείψει διατάξεων εναρμονίσεως, εναπόκειται στα κράτη μέλη, εντός των ορίων που επιβάλλει η Συνθήκη, να αποφασίζουν για το επίπεδο προστασίας που επιθυμούν να διασφαλίζουν όσον αφορά την υγεία και τη ζωή των ανθρώπων<sup>42</sup>. Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι μια αποτελεσματική προστασία ιδιαίτερος σημαντικών εννόμων αγαθών, όπως τα προαναφερθέντα έννομα αγαθά της «υγείας» και της «ζωής» ή ειδικά της «οδικής ασφαλείας», προϋποθέτει τη λήψη ποικίλων προληπτικών μέτρων από τις εθνικές αρχές, με αποτέλεσμα να εναπομένει στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών ο καθορισμός του βαθμού αυστηρότητας των διενεργουμένων ελέγχων<sup>43</sup>.

59. Αφετέρου, αυτό δεν αλλάζει από το γεγονός ότι η εξαίρεση από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, κατά

42 — Αποφάσεις της 27ης Ιουνίου 1996, C-293/94, Brandsma (Συλλογή 1996, σ. I-3159, σκέψη 11), Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 25, σκέψη 44), και της 7ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Βελγίου (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 15, σκέψη 35).

43 — Αποφάσεις Deutscher Apothekerverband (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 11, σκέψη 103), και Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (προπαρατεθείσα, υποσημείωση 25, σκέψη 44).

το άρθρο 30 ΕΚ ή για επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος, δεν μπορεί να δικαιολογηθεί παρά μόνον αν οι εθνικές αρχές αποδείξουν ότι είναι αναγκαία για την επίτευξη ενός η περισσοτέρων από τους συγκεκριμένους στόχους και ότι συνάδει προς την αρχή της αναλογικότητας<sup>44</sup>. Εκτός αυτού, θεωρώ απαραίτητο, στο πλαίσιο αυτό, να επισημάνω ότι οι δικαιολογητικοί λόγοι, που μπορούν να προβληθούν από το κράτος μέλος, πρέπει να συνοδεύονται από κατάλληλες αποδείξεις ή από ανάλυση της καταλληλότητας και της αναλογικότητας του περιοριστικού μέτρου που έλαβε το κράτος αυτό καθώς και από συγκεκριμένα στοιχεία στηρίζοντα τα επιχειρήματά του<sup>45</sup>.

60. Η Πορτογαλική Δημοκρατία παρέλειψε να θέσει στη διάθεση του Δικαστηρίου τα

44 — Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 30ής Νοεμβρίου 1983, 227/82, Van Bennekom (Σύλλογη 1983, σ. 3883, σκέψη 40), της 13ης Μαρτίου 1997, C-358/95, Morellato (Σύλλογη 1997, σ. I-1431, σκέψη 14), της 8ης Μαΐου 2003, C-14/02, ATRAL (Σύλλογη 2003, σ. I-4431, σκέψη 67), και της 5ης Φεβρουαρίου 2004, Επιτροπή κατά Ιταλίας (προπαραθεσίσα, υποσημείωση 25, σκέψη 22). Ως προς τη σημασία της συμφωνίας προς την αρχή της αναλογικότητας των περιοριστικών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μέτρων που λαμβάνουν τα συμβαλλόμενα κράτη για την προστασία της δημόσιας υγείας στο πλαίσιο της έννομης τάξης της Συμφωνίας ΕΟΧ, βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ της 27ης Ιουνίου 1997, Tore Wilhelmsen AS/Oslo kommune (E-6/96, 1997 EFTA Court Report, σ. 53, σκέψεις 79, 87, 91, 92), και της 25ης Φεβρουαρίου 2005, Pedicel/Sosial-og helsedirektoratet (E-4/04, 2005 EFTA Court Report, σ. 1, σκέψεις 55, 56).

45 — Αποφάσεις της 13ης Νοεμβρίου 2003, C-42/02, Lindman (Σύλλογη 2003, σ. I-13519, σκέψη 25), της 18ης Μαρτίου 2004, C-8/02, Leichtle (Σύλλογη 2004, σ. I-2641, σκέψη 45), της 7ης Ιουλίου 2005, C-147/03, Επιτροπή κατά Αυστρίας (Σύλλογη 2005, σ. I-5969, σκέψη 63), της 16ης Φεβρουαρίου 2006, C-137/04, Rockler (Σύλλογη 2006, σ. I-1441, σκέψη 25), της 16ης Δεκεμβρίου 2006, C-185/04, Öberg (Σύλλογη 2006, σ. I-1453, σκέψη 22), και της 7ης Ιουνίου 2007, Επιτροπή κατά Βελγίου (προπαραθεσίσα, υποσημείωση 15, σκέψη 36). Σύμφωνα με τον Kingreen, T., στο Calliess/Ruffert (εκδ.), *Kommentar zu EUV/EGV*, 3η έκδοση, 2007, άρθρα 28 ΕΚ έως 30 ΕΚ, σημείο 199, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να στηρίζονται, για την προστασία της υγείας και της ζωής των ανθρώπων, μόνον σε υποθέσεις και ισχυρισμούς. Ο βαθμός της υποχρέωσης ουσιαστικής αιτιολόγησης του μέτρου εξαρτάται, ως έκφραση της αρχής της αναλογικότητας, ιδίως από την ένταση του επαπειλούμενου στη συγκεκριμένη περίπτωση κινδύνου και την πιθανότητα επελεύσεώς του. Δεν είναι, βέβαια, απαραίτητο να έχει ήδη επέλθει ζημία, διότι η αποτελεσματική προστασία προϋποθέτει τη λήψη ποικίλων προληπτικών μέτρων. Υφίσταται όμως υποχρέωση, η οποία κανονικά ελέγχεται στο πλαίσιο του ελέγχου της αναγκαιότητας του μέτρου, να αποδεικνύεται πειστικά η αναγκαιότητα της παρεμβάσεως με αναφορά σε επιστημονικές γνώσεις ή σε ευρωπαϊκούς/διεθνείς κανόνες.

κατάλληλα πληροφοριακά στοιχεία —π.χ. μελέτες, εκθέσεις ή στατιστικές— που θα επέτρεπαν, ενδεχομένως, το συμπέρασμα ότι περιορισμοί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων όπως ο επίδικος δικαιολογούνται από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 30 ΕΚ και στο άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ ή από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος και ότι η χρήση έγχρωμων ταινίας, ανεξαρτήτως των χρώματος και των ιδιοτήτων της, ιδίως όσον αφορά τη φωτεινή διαπερατότητα, αποτελεί κίνδυνο για την οδική ασφάλεια.

61. Η ανάγκη αποδείξεως ενός τέτοιου κινδύνου για την οδική ασφάλεια καθίσταται μεγαλύτερη λόγω του ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία δεν απαγορεύει τη χρήση εγχρώμων υαλοπινάκων, μολονότι αυτοί — όπως και οι επίδικες έγχρωμες ταινίες— δεν εξασφαλίζουν πλήρη ορατότητα. Η διαφορετική μεταχείριση όμοιων ουσιαστικά πραγματικών περιστατικών απαιτεί ειδική δικαιολόγηση του περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, η Πορτογαλική Δημοκρατία δεν ανταποκρίθηκε στο βάρος παραθέσεως και αποδείξεως των πραγματικών περιστατικών ούτε κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία, ούτε και κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου.

62. Ανεξαρτήτως αυτού, η απόλυτη απαγόρευση των επίδικων ταινιών αποδεικνύεται δυσανάλογο μέτρο για τη διασφάλιση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας, διότι, όπως ορθά εκθέτει η Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν, βάσει της οδηγίας 2001/92, σε κάθε περίπτωση να απαιτήσουν ο συντελεστής μετάδοσης του φωτός να μην είναι κατώτερος του 70 % για τους υαλοπίνακες στην κολόνα Β και του 75 % για τα αλεξήνεμα. Πράγματι, ο κανονισμός 43 αναπτύσσει έννομες συνέπειες εντός της κοινοτικής έννομης τάξης και, κατά συνέπεια, και εντός των εννόμων τάξεων όλων των κρατών μελών. Κατ' αρχάς, με την

απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1997 ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη αναθεωρημένη συμφωνία της οικονομικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη της 20ής Μαρτίου 1958<sup>46</sup>, ενσωματώθηκε στο κοινοτικό δίκαιο ο κανονισμός 43 με ισχύ από 24 Μαρτίου 1998. Σύμφωνα με το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, η συμφωνία και ο κανονισμός 43 δεσμεύουν τόσο την Κοινότητα όσο και τα κράτη μέλη της. Πέραν αυτού, η τρίτη αιτιολογική σκέψη και το παράρτημα II Β της οδηγίας 2001/92 παραπέμπουν στον κανονισμό 43, που καθορίζει διάφορες τεχνικές λεπτομέρειες σχετικά με τις ιδιότητες και την εγκατάσταση των υαλοπινάκων, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι προαναφερθέντες ελάχιστοι συντελεστές μετάδοσης του φωτός, με αποτέλεσμα αυτές οι τεχνικές λεπτομέρειες να πρέπει να λαμβάνονται αντίστοιχα υπόψη στο πλαίσιο των δοκιμών που προβλέπει η οδηγία 92/22 για τη χορήγηση έγκρισης.

63. Λαμβανομένου υπόψη ότι η υιοθέτηση, σε κοινοτικό επίπεδο, αυτών των ελάχιστων συντελεστών μετάδοσης του φωτός οφείλεται στην προσπάθεια διασφάλισης της οδικής

ασφάλειας<sup>47</sup>, θα ήταν απολύτως επαρκής, για την επίτευξη του σκοπού αυτού, η απίτηχη μη υπερβάσεις αυτών των οριακών συντελεστών ακόμη και σε περίπτωση σύννομης χρησιμοποίησης των επίδικων ταινιών, δηλαδή μετά την εφαρμογή τους στους υαλοπίνακες των οχημάτων. Αυτό θα οδηγούσε τελικώς σε περιορισμό της ισχύουσας απαγορεύσεως, υπό την έννοια ότι θα εξακολουθούσε να απαγορεύεται η χρήση εκείνων μόνον των ταινιών οι οποίες δεν μπορούσαν, λόγω ανεπαρκούς φωτεινής διαπερατότητας, να διασφαλίσουν την τήρηση των προβλεπομένων οριακών συντελεστών. Θα ήταν επίσης ενδεδειγμένος ένας περαιτέρω, τοπικός περιορισμός της απαγορεύσεως αυτής, και συγκεκριμένα όσον αφορά εκείνους τους υαλοπίνακες που καθιστούν πράγματι δυνατό τον αστυνομικό έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας. Η απαγόρευση αυτή θα αφορούσε τόσο το αλεξήνεμο ενός οχήματος, όσο και τους υαλοπίνακες κατά μήκος των θέσεων των επιβατών του οχήματος, όχι όμως τον υαλοπίνακα του οπισθίου παραθύρου. Με τον τρόπο αυτό, δεν θα εξασφαλιζόταν απλώς ο αστυνομικός έλεγχος, με απλή παρατήρηση, όσων μετέχουν στην οδική κυκλοφορία, αλλά ένα τέτοιο μέτρο, σε αντίθεση με την επίδικη απαγόρευση, ουδόλως θα επηρέαζε την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Η πορτογαλική ρύθμιση, με την απόλυτη απαγόρευση της χρήσεως των επίδικων ταινιών, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003, υπερβαίνει προφανώς το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Κατά συνέπεια, αυτό το μέτρο που έλαβε το κράτος μέλος δεν μπορεί να θεωρηθεί ούτε απαραίτητο ούτε κατάλληλο για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας.

46 — Απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958») (ΕΕ L 346, σ. 78). Στο παράρτημα II της αποφάσεως αυτής ορίζεται ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, κατά την ημερομηνία προσχώρησής της στην αναθεωρημένη συμφωνία για τα τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα, προτίθεται να περιορίσει την προσχώρησή της στην αναγνώριση και την αποδοχή ορισμένων κανονισμών ΟΕΕ/ΟΗΕ που περιλαμβάνονται σε έναν πίνακα, με την αναφερόμενη σειρά τροπολογιών, όπως αυτοί ισχύουν κατά την ημερομηνία προσχώρησής. Στον πίνακα αναφέρεται ο κανονισμός 43 «υαλοπίνακες ασφαλείας». Σύμφωνα με τον Sündermann, Β., ό.π. (υποσημείωση 5), σ. 51, 54, δεν απαιτείται, σύμφωνα με το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 4 (για νέες ρυθμίσεις), και το άρθρο 1, παράγραφος 7 (για υφιστάμενες ρυθμίσεις της 2ης αναθεώρησης της συμφωνίας του 1958), καμία πρόσθετη πράξη για τη μεταφορά αυτών των ρυθμίσεων ή τροποποιήσεων των ρυθμίσεων στο εσωτερικό δίκαιο. Κατά συνέπεια, η συμφωνία και ο κανονισμός ΟΕΕ/ΟΗΕ 43 δεσμεύουν τόσο την Κοινότητα όσο και τα κράτη μέλη της.

47 — Η εναρμόιση των τεχνικών προδιαγραφών για τα οχήματα υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ) και σε κοινοτικό επίπεδο επιδιώκει κατ' ουσίαν τρεις σκοπούς: την οδική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την εξασφάλιση της πρόσβασης στην αγορά για το εμπόριο των αυτοκινήτων οχημάτων με την κατάργηση των τεχνικών περιορισμών του εμπορίου. Βλ. Sündermann, Β., ό.π. (υποσημείωση 5), σ. 49, 50, 55· Oppermann T., ό.π. (υποσημείωση 38), § 22, σημείο 21, σ. 470 και § 18, σημείο 43, σ. 388· Langner, «Technische Vorschriften und Normen», σε: Dausen (εκδ.), *Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts*, C. VI., σημεία 1, 4, 118).

64. Προφανώς, αυτό δεν αμφισβητείται σοβαρά από την Πορτογαλική Κυβέρνηση, όταν ισχυρίζεται με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως ότι δεν είναι αδύνατο να γίνει λόγος για άλλες λύσεις, ενδεχομένως και για μη κανονιστικά μέτρα. Εντούτοις, η Πορτογαλική Κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να αποδείξει την άποψή της ότι αυτά τα εναλλακτικά μέτρα δεν θα ήταν κατάλληλα για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας.

66. Κατά συνέπεια, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας, με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 40/2003, της 11ης Μαρτίου 2003, την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ και τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, δεδομένου ότι η απαγόρευση αυτή εμποδίζει την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ.

## VII — Επί των δικαστικών εξόδων

65. Η εθνική ρύθμιση του άρθρου 2, παράγραφος 1, του ΝΔ 40/2003 δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους συνδεδεμένους με την οδική ασφάλεια, λόγω παραβίασεως της αρχής της αναλογικότητας. Η ρύθμιση αυτή πρέπει, συνεπώς, να κριθεί ότι αντίκειται στο άρθρο 28 ΕΚ και στο άρθρο 11 της Συμφωνίας ΕΟΧ.

67. Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή η Πορτογαλική Δημοκρατία ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

## VIII — Πρόταση

68. Με βάση τα προεκτεθέντα, προτείνω στο Δικαστήριο:

1. να αναγνωρίσει ότι η Πορτογαλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας, με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος 40/2003, της 11ης Μαρτίου 2003,

την εφαρμογή εγχρώμων ταινιών στους υαλοπίνακες αυτοκινήτων οχημάτων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ και τα άρθρα 11 και 13 της Συμφωνίας ΕΟΧ, δεδομένου ότι η απαγόρευση αυτή εμποδίζει την εμπορία στην Πορτογαλία εγχρώμων ταινιών που νομίμως κατασκευάζονται και/ή διατίθενται στο εμπόριο άλλων κρατών μελών ή κρατών που έχουν υπογράψει τη Συμφωνία ΕΟΧ.

2. να καταδικάσει την Πορτογαλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.