ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ της 17ης Μαρτίου 1987 *

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Επί του προδικαστικού ερωτήματος που υποβάλλει το πταισματοδικείο του Harelbeke με την απόφασή του της 4ης Ιουνίου 1986 η γνώμη μου έχει ως εξής:

1. 1. Νομίζω ότι είναι αναγκαία η ερμηνεία των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που αναφέρονται στο ερώτημα μόνο σε σχέση με το ότι δεν επιτράπηκε σ' ένα όχημα που έχει άδεια κυκλοφορίας στη Γαλλία σύμφωνα με τις γαλλικές διατάξεις και το οποίο έπρεπε να κάνει μια διεθνή μεταφορά προς το Βέλγιο, να κυκλοφορήσει εκεί, επειδή δεν ανταποκρίνεται στις βελγικές διατάξεις περί του ανωτάτου επιτρεπτού ύψους. Αυτό είναι προφανώς το αντικείμενο της κύριας δίκης. Δεν έχει, αντιθέτως, ενδιαφέρον εν προκειμένω ποια θα ήταν η κατάσταση αν τέτοιο όχημα θα εισήγετο στο Βέλγιο, όπου και θα αποκλειόταν από την κυκλοφορία συνεπεία των προαναφερθέντων λόγων. Η Επιτροπή έκανε ως προς αυτό παρατηρήσεις, τις οποίες όμως δεν θεωρώ απαραίτητες.

2. 2. Μετά απ' αυτές τις διευκρινίσεις ενδείκνυται καταρχάς να εξετασθεί τι συνάγεται από τις διατάξεις της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών. Βεβαίως, το παραπέμπον δικαστήριο εκκινεί από την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, αλλά νομίζω ότι ενόψει του αντικειμένου της δίκης ενδείκνυται περισσότερο να εξετασθεί καταρχάς το ερώτημα υπό το πρίσμα της κυκλοφορίας των υπηρεσιών.

3. Το άρθρο 61 της Συνθήκης παραπέμπει ως προς την κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών στις διατάξεις του « τίτλου περί των μεταφορών ». Επομένως, πρέπει καταρχάς να ασχοληθούμε με αυτές τις διατάξεις.

4. Δεν παρέχει προφανώς καμιά βοήθεια εδώ το άρθρο 76, κατά το οποίο μέχρι να θεσπισθούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1· κανένα κράτος μέλος δεν μπορεί να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις, οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών κατά την έναρξη της ισχύος της παρούσας Συνθήκης, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς. Αυτό μπορεί να υποστηριχτεί, προπάντων, επειδή κατά τον υπό κρίση χρόνο που έχει σημασία για την κύρια δίκη, δηλαδή τον Αύγουστο του 1985, είχε ήδη εκδοθεί — μεταξύ άλλων βάσει του άρθρου 75 — η οδηγία του Συμβουλίου « σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων » (η οποία έχει ημερομηνία 19 Δεκεμβρίου 1984 και έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα 1985, L 2, σ. 14).

5. Στο άρθρο 3 αυτής της οδηγίας — και αυτό φαίνεται να είναι ιδιαίτερα σημαντικό — αναφέρεται:

« ... Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνούνται ή να απαγορεύουν στο έδαφός τους τη χρησιμοποίηση οχημάτων για διεθνείς μεταφορές τα οποία έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε κάποιο κράτος μέλος, επικαλούμενα λόγους που αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις τους, εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα I ... »

* Μετάφραση από τα γερμανικά.

6. Στο παράρτημα I αναφέρονται — στο ψηφίο 1.3 — ως μέγιστο ύψος για όλα τα οχήματα τα τέσσερα μέτρα. Απ' αυτό μπορεί σαφώς να συναχθεί ότι τα κράτη μελη μπορούν να αποκλείσουν οχήματα που υπερβαίνουν το προαναφερθέν κατά ύψος όριο.

7. Βεβαίως, δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι η οδηγία όφειλε κατά το άρθρο 7 — καθόσον ενδιαφέρει εν προκειμένω — να εφαρμοσθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα κράτη μέλη να έχουν συμμορφωθεί μ' αυτή από την 1η Ιουλίου 1986. Η ημερομηνία αυτή συνιστά πάντως σαφώς χρονικό σημείο λήξεως. Κάθε κράτος μέλος ήταν, επομένως, ελεύθερο να κάνει ό,τι είναι αναγκαίο για την εφαρμογή της αμέσως μετά τη θέση σε ισχύ. Επειδή όμως στο Βέλγιο ήταν ήδη σύμφωνες — όσον αφορά το μέγιστο ύψος — οι διατάξεις του εθνικού δικαίου με τις διατάξεις της οδηγίας, μπορεί άνευ ετέρου να ληφθεί ως βάση ότι εν προκειμένω είχαν ληφθεί όλα τα μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας.

8. Έτσι, δεν απομένει παρά το συμπέρασμα ότι από τις ειδικές διατάξεις περί των μεταφορών (άλλες εκτός από τις προαναφερθείσες διατάξεις με βεβαιότητα δεν ισχύουν εν προκειμένω) δεν μπορεί να συναχθεί τίποτα που θα μπορούσε να αντιταχθεί στο κύρος των βελγικών διατάξεων που ενδιαφέρουν εν προκειμένω και στην εφαρμογή τους επί καταστάσεων που ανέκυψαν τον Αύγουστο του 1985.

3. 9. Όσον αφορά τις «διατάξεις περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων» που αναφέρθηκαν επίσης, θεωρώ ότι είναι ιδιαίτερα αναγκαίο να τις εξετάσουμε, επειδή ακριβώς το εθνικό δικαστήριο μας ερωτά γι' αυτές.

10. *α)* Θεωρώ όμως ότι είναι εσφαλμένο να θεωρηθεί ότι εφαρμόζονται εν προκειμένω με την αιτιολογία ότι οι βελγικές διατάξεις, οι οποίες αποκλείουν την *προσωρινή χρήση* αλλοδαπών οχημάτων στο Βέλγιο, παρεμποδίζουν την κυκλοφορία εμπορευμάτων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται επίσης τα μεταφορικά μέσα. Εδώ μπορεί να παραμείνει ανοιχτό το ζήτημα αν το άρθρο 30 της Συνθήκης καλύπτει κατά οποιοδήποτε τρόπο την μη οριστική, δηλαδή μόνο την προσωρινή θέση στην κυκλοφορία σε ένα άλλο κράτος μέλος.

11. *β)* Εν πάση περιπτώσει, μπορεί σαφώς να λεχθεί ότι σε μία περίπτωση, όπως αυτή στην κύρια δίκη κατά την οποία οχήματα αποτελούν μόνο μέσο για την παροχή υπηρεσιών, υπερτερούν οι διατάξεις που αφορούν αυτόν τον τομέα. Αν βάσει των διατάξεων αυτών δεν δικαιολογείται κανένας ενδοιασμός, δεν μπορούν επιπλέον να εφαρμοστούν οι διατάξεις για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων.

12. *γ)* Εν πάση περιπτώσει, θα μπορούσε να θεωρηθεί δυνατή η εφαρμογή του άρθρου 30 ενόψει ενδεχόμενου *έμμεσου επηρεασμού* της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, δηλαδή της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται επί οχημάτων που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο Βέλγιο. Εντούτοις δεν φαίνεται μόνον εξαιρετικά αμφίβολο αν μπορεί να υποστηριχτεί πράγματι μια τόσο εξαιρετικά ευρεία ερμηνεία του άρθρου 30, που να περιλαμβάνει και «επηρεασμούς» αυτού του είδους, διότι, με ρεαλιστική θεώρηση των πραγμάτων, ο αποκλεισμός *ενός* τρόπου μεταφοράς, που υφίσταται στη χώρα καταγωγής των εμπορευμάτων, ενόψει των ποικίλων άλλων δυνατοτήτων, δύσκολα μπορεί να θεωρείται ως πραγματική παρακώλυση της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων.

13. *δ)* Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να αναγνωριστεί — αν θεωρηθεί ότι μπορεί ενδεχομένως να εφαρμοστεί το άρθρο 30 σε μία περίσταση, όπως αυτή στην κύρια δίκη —, ότι μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχεται σχετικό έρεισμα μέσω του άρθρου 36 της Συνθήκης (αναφορικά με λόγους δημόσιας ασφάλειας).

14. Μπορεί πράγματι άνευ ετέρου να θεωρηθεί — και εν προκειμένω έχει σημασία επίσης η αιτιολογία που δόθηκε στην προαναφερθείσα οδηγία, η οποία, μεταξύ άλλων, υπογραμμίζει την ασφάλεια στις μεταφορές — ότι οχήματα με μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο ύψος αποκλείονται από την κυκλοφορία στο Βέλγιο ενόψει των ιδιομορφιών της κατασκευής οδών, όπου υφίστανται πολλά εμπόδια

υπό τη μορφή γεφυρών, ανισοπέδων κόμβων, ηλεκτροφόρων καλωδίων κλπ., που σε περίπτωση υψηλότερων οχημάτων μπορούν να προκαλέσουν σοβαρά δυστυχήματα.

15. Είναι πράγματι ενδιαφέρον ότι σε μια χώρα, στην οποία επιτρέπεται υψηλότερο ύψος, όπως ειπώθηκε κατά την προφορική διαδικασία, επιβάλλεται ρητώς ιδιαίτερο καθήκον προσοχής σ' αυτόν που χρησιμοποιεί ένα τέτοιο όχημα. Αυτό συνάγεται σαφώς, όπως ειπώθηκε, από μια γαλλική διάταξη.

16. *ε)* Δεν μπορεί σοβαρά να θεωρηθεί ότι είναι δυνατό να γίνει σκέψη για λιγότερο δραστικά μέτρα, όπως ο καθορισμός ιδιαιτέρων παρακαμπτηρίων για οχήματα με πέραν του επιτρεπόμενου ύψους ή η τοποθέτηση ειδικών πινακίδων στα κρίσιμα οδικά σημεία. Αυτό αποκλείεται προφανώς, επειδή δεν υπάρχουν παντού πρόσφορες δυνατότητες παρακάμψεως και διότι στις παρακαμπτήριες αυξάνεται ο κίνδυνος ατυχήματος λόγω ακαταλληλότητας για πιο πυκνή κυκλοφορία με βαριά οχήματα. Επιπλέον, πρέπει να παραδεχθούμε ότι ειδικές πινακίδες, επειδή τελικά μπορούν να μη γίνουν αντιληπτές, δεν προσφέρουν επαρκή ασφάλεια.

17. *στ)* Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι από τις διατάξεις περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων δεν συνάγεται τίποτα που να μπορεί να αντιταχθεί στην εφαρμογή της επίμαχης στην κύρια δίκη βελγικής ρυθμίσεως.

4. 18. Επί του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ που αναφέρεται στην προδικαστική απόφαση (το οποίο πάντως δεν περιέχεται σ' αυτό το ίδιο το υποβληθέν ερώτημα) αρκούν — εφόσον θεωρηθεί γενικά ότι ενδείκνυται να εξετασθεί — λίγες λέξεις. Η διάταξη αυτή αναφέρθηκε κατά τη συζήτηση από την υπεράσπιση του κατηγορουμένου, η οποία θεωρεί ότι η επίδικη βελγική ρύθμιση έχει ως αποτέλεσμα παρεμπόδιση του ανταγωνισμού, διότι βελγικές επιχειρήσεις μεταφορών αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα — καθόσον γαλλικές επιχειρήσεις με το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού τους δυναμικού δεν μπορούν να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους στο Βέγλιο.

19. *α)* Επ' αυτού πρέπει να λεχθεί ότι προφανέστατα το άρθρο 85 δεν εφαρμόζεται άμεσα σε περιπτώσεις όπως αυτή στην κύρια δίκη, επειδή πράγματι δεν πρόκειται για συμπεριφορά επιχειρήσεων ή ενώσεων επιχειρήσεων που επηρεάζει τον ανταγωνισμό, αλλά για την εκτίμηση μιας νομικής καταστάσεως.

20. *β)* Δεν διακρίνεται όμως πώς θα ήταν δυνατό να προσαφθεί στο βελγικό κράτος κατά οποιοδήποτε τρόπο η μη τήρηση του δικαίου περί ανταγωνισμού της Κοινότητας (ενδεχομένως σε συνδυασμό με το άρθρο 5 της Συνθήκης). Πράγματι, δεν μπορεί να γίνει λόγος για γνήσια παρακώλυση του ανταγωνισμού, επειδή ανταγωνισμός υφίσταται, εν πάση περιπτώσει, στη βελγική αγορά μεταφορών μεταξύ βελγικών επιχειρήσεων και στην έκταση που καθορίζεται από την κοινή πολιτική μεταφορών επίσης μεταξύ βελγικών επιχειρήσεων και επιχειρήσεων μεταφορών από άλλα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης της Γαλλίας, εφόσον δεν υπερβαίνουν το προβλεπόμενο ανώτατο ύψος. Επομένως δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι μπορεί να εφαρμοσθεί το άρθρο 85 κατά των επίμαχων βελγικών διατάξεων.

21. Επομένως, θεωρώ ότι στο ερώτημα που υπέβαλε το πταισματοδικείο του Harelbeke προσήκει μόνο η ακόλουθη απάντηση:

« Οι διατάξεις του κοινοτικού δικαίου περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένου του τίτλου περί των μεταφορών) δεν μπορούν να ερμηνευτούν υπό την έννοια ότι κράτη μέλη δεν μπορούν να καθορίσουν μέγιστο ύψος για οχήματα, όπως επίσης αναφέρεται στην οδηγία του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1984, και ότι τους απαγορεύεται να αποκλείουν οχήματα από άλλα κράτη μέλη, που δεν ανταποκρίνονται σ' αυτό τον όρο, από την κυκλοφορία στις δημόσιες οδούς. »