ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 7ης Φεβρουαρίου 1979 *

Στην υπόθεση 128/78,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από το νομικό της σύμβουλο, George Close, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Mario Cervino, κτίριο Jean Monnet, Kirchberg,

προσφεύγουσα,

κατά

Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενου από τον R. D. Munrow, Assistant Treasury Solicitor, επικουρούμενο από τον Peter Scott, Queen's Counsel of the Middle Temple, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Ηνωμένου Βασιλείου,

καθού,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη ΕΟΚ και τον κανονισμό 1463/70 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150 επ.),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους H. Kutscher, πρόεδρο, J. Mertens de Wilmars, και Mackenzie Stuart, προέδρους τμήματος, A. M. Donner, P. Pescatore, M. Sørensen, A. O'Keeffe, G. Bosco και A. Touffait, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

γενικός εισαγγελέας: H. Mayras
γραμματέας: A. Van Houtte

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

(το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

1 Με προσφυγή της 7ης Ιουνίου 1978, η Επιτροπή ζήτησε από το Δικαστήριο να αναγνωριστεί, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης, ότι το Ηνωμένο Βασίλειο παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη λόγω του ότι δεν θέσπισε εγκαίρως τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για την εφαρμογή του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1970 περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150 επ.) και λόγω του ότι δεν τήρησε την προβλεπόμενη από τον εν λόγω κανονισμό προκαταρκτική διαβούλευση με την Επιτροπή.

2 Ο κανονισμός 1463/70, όπως τροποποιήθηκε από τους κανονισμούς 1787/73 και 2828/77 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 1973 (OJ L 181, σ. 1) και της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 27 επ.) έχει ως ουσιαστικό αντικείμενο την αντικατάσταση του ατομικού βιβλιαρίου ελέγχου με συσκευή ελέγχου, καλούμενη ταχογράφο, για τις οδικές μεταφορές.

3 Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού, αυτή η συσκευή έχει ως σκοπό να καταγράφει αυτομάτως το χρόνο οδηγήσεως καθώς και άλλα στοιχεία της πορείας του οχήματος, όπως είναι η ταχύτητα και η διαδρομή.

Η εγκατάσταση και χρήση της καθίστανται υποχρεωτικές για να διασφαλίσουν ενιαίο και αποτελεσματικό έλεγχο του χρόνου απασχολήσεως πληρωμάτων και να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια, αποφεύγοντας συγχρόνως να παρεμβάλλουν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων εντός της Κοινότητας ή να προκαλούν στρεβλώσεις των σχετικών ανταγωνισμών.

Ο κανονισμός καθιστά την εγκατάσταση και τη χρήση αυτής της συσκευής ελέγχου υποχρεωτικές σε διαφορετικές ημερομηνίες και ορισμένες κατηγορίες

οχημάτων, η δε σημαντικότερη διάταξη είναι το άρθρο 4 που τις καθιστά υποχρεωτικές, από την 1η Ιανουαρίου 1975 για τα οχήματα τα οποία εγγράφονται για πρώτη φορά κατά ή μετά την ανωτέρω ημερομηνία, για δε τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, οποιαδήποτε κι αν είναι η ημερομηνία εγγραφής τους.

4 Για να διασφαλιστεί η τήρηση αυτών των υποχρεώσεων, το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει ότι:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν εγκαίρως και κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Οι διατάξεις αυτές αφορούν μεταξύ άλλων την οργάνωση, τη διαδικασία και τα μέσα για τη διενέργεια ελέγχων καθώς και τις ποινές που θα επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων.»

5 Η πράξη προσχωρήσεως ορίζει στο παράρτημα VII, υπό τον τίτλο III (μεταφορές), υπό τον αριθ. 4, ότι διατάξεις ταυτόσημες με αυτές που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού 1463/70 εφαρμόζονται έναντι της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου από την 1η Ιανουαρίου 1976.

6 Δεν αμφισβητείται ότι η εγκατάσταση και η χρήση της συσκευής ελέγχου δεν προβλέφθηκαν από τη βρετανική νομοθεσία παρά επί προαιρετικής βάσεως, όσον αφορά, τόσο τα οχήματα που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές μεταφορές όσο και τα οχήματα που πραγματοποιούν εθνικές μεταφορές.

Αντιθέτως, η βρετανική νομοθεσία διατήρησε τις σχετικές με την τήρηση ατομικού βιβλιαρίου ελέγχου υποχρεώσεις, οι οποίες καταργήθηκαν από τον εν λόγω κανονισμό.

7 Το καθού υποστηρίζει ότι αυτή η ρύθμιση ανταποκρίνεται καταλλήλως στους στόχους προωθήσεως της οδικής ασφαλείας και της κοινωνικής προόδου των εργαζομένων, καθώς και στην εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού.

Η εφαρμογή του κανονισμού 1463/70 στο έδαφός του πραγματοποιείται ορθολογικότερα με την εγκατάσταση και χρήση της συσκευής ελέγχου επί προαιρετικής βάσεως, με την επιφύλαξη σε δεδομένη στιγμή να καταστούν υποχρεωτικές.

Προσθέτει ότι εκτέλεση του κανονισμού, η οποία θα περιελάμβανε δεσμευτικά μέτρα, θα προσέκρουε σε σθεναρή αντίσταση των ενδιαφερομένων κύκλων, ιδίως των συνδικάτων, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση απεργιών στον τομέα των μεταφορών και θα προκαλούσε, συνεπώς, σοβαρή ζημία σε όλη την οικονομία της χώρας.

8 Δεδομένου ότι οι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής στον ίδιο τομέα μπορούν, όσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο, να πραγματοποιηθούν ικανοποιητικά με τη διατήρηση του συστήματος ελέγχου μέσω του ατομικού βιβλιαρίου, παρά με υποχρεωτική εισαγωγή της συσκευής ελέγχου, η προσαπτομένη παράβαση είναι απλώς τεχνικής φύσεως και δεν μπορεί, επομένως, δεδομένων των επισημαινομένων δυσχερειών, να ληφθεί υπόψη.

Εξάλλου, η εγκατάσταση και η χρήση της συσκευής ελέγχου διασφαλίζονται, στην πράξη, όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές ήδη λόγω του ότι άλλα κράτη μέλη τις έχουν καταστήσει υποχρεωτικές.

9 Κατά το άρθρο 189 της Συνθήκης, ο κανονισμός είναι δεσμευτικός «ως προς όλα τα μέρη του» για τα κράτη μέλη.

Όπως ήδη έκρινε το Δικαστήριο, με την απόφαση της 7ης Φεβρουαρίου 1973 [Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, (ECR) σ. 101 επ.], δεν μπορεί να γίνει δεκτό το να εφαρμόζει ένα κράτος μέλος, κατά τρόπο ατελή ή επιλεκτικό, τις διατάξεις κανονισμού της Κοινότητας, έτσι ώστε να καταστούν ανενεργά ορισμένα στοιχεία της κοινοτικής νομοθεσίας που θεωρεί αντίθετα προς ορισμένα εθνικά συμφέροντα. Δυσχέρειες εφαρμογής, αναφανείσες στο στάδιο εκτελέσεως μιας κοινοτικής πράξεως δεν μπορούν να επιτρέψουν σε ένα κράτος μέλος να απαλλαγεί από την τήρηση των υποχρεώσεών του.

Ειδικότερα, προκειμένου περί της εφαρμογής γενικού κανόνα, ο οποίος αποβλέπει στην εξαφάνιση ορισμένων καταχρήσεων των οποίων οι εργαζόμενοι είναι θύματα και οι οποίες καταχρήσεις, επιπλέον, συνεπάγονται κινδύνους για την οδική ασφάλεια, κράτος μέλος που παραλείπει να λάβει εντός των ταχθεισών προθεσμιών, ομού με τα άλλα κράτη μέλη, τις διατάξεις τις οποίες εναπόκειται σ' αυτό να εφαρμόσει, προσβάλλει την κοινοτική αλληλεγγύη, επιβάλλοντας ιδίως, όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, στα άλλα κράτη μέλη την ανάγκη να θεραπεύσουν τις δικές του παραλείψεις, και καρπούμενο, όσον αφορά τις εθνικές μεταφορές, μη νόμιμο όφελος ανταγωνισμού εις βάρος των λοιπών κρατών μελών.

10 Όπως κρίθηκε με την ίδια απόφαση, δυσχέρειες εφαρμογής, αναφανείσες στο στάδιο εκτελέσεως μιας κοινοτικής πράξεως δεν μπορούν να επιτρέψουν σε ένα κράτος μέλος να απαλλαγεί από την τήρηση των υποχρεώσεών του.

Το θεσμικό σύστημα της Κοινότητας παρείχε στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος τα αναγκαία μέτρα για να επιτύχει ώστε να ληφθούν λογικά υπόψη οι δυσχέρειές του, τηρώντας τις αρχές της κοινής αγοράς και τα νόμιμα συμφέροντα των άλλων κρατών μελών.

11 Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές, ως αιτιολογία, οι ενδεχόμενες δυσχέρειες εφαρμογής που επικαλείται το καθού.

12 Η Συνθήκη, επιτρέποντας στα κράτη μέλη να επωφελούνται των πλεονεκτημάτων της Κοινότητας, επιβάλλει σ' αυτά, όπως επισημαίνεται στην προαναφερθείσα απόφαση, και την υποχρέωση να τηρούν τους κανόνες αυτής.

Η μονομερής διατάραξη από ένα κράτος μέλος, κατά την αντίληψή του περί του εθνικού του συμφέροντος, της ισορροπίας μεταξύ των πλεονεκτημάτων και των επιβαρύνσεων που προκύπτουν από το ότι ανήκει στην Κοινότητα, διακυβεύει την ισότητα των κρατών μελών ενώπιον του κοινοτικού δικαίου και δημιουργεί διακρίσεις εις βάρος των υπηκόων τους. Αυτή η παραβίαση των καθηκόντων αλληλεγγύης, τα οποία έχουν αναλάβει τα κράτη μέλη με την προσχώρησή τους στην Κοινότητα, θίγει τις ίδιες τις ουσιώδεις βάσεις της κοινοτικής έννομης τάξεως.

13 Φαίνεται, επομένως, ότι το Ηνωμένο Βασίλειο, αρνούμενο εκ προθέσεως να εφαρμόσει στο έδαφός του τις διατάξεις του κανονισμού 1463/70, παρέβη, κατάφορα, τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη συμμετοχή του στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα.

14 Η Επιτροπή ζήτησε, επίσης, όπως η παράβαση εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου να τηρήσει την υποχρέωσή του, περί διαβουλεύσεως μετ' αυτής επί των ληφθησομένων εθνικών μέτρων σύμφωνα με το προαναφερθέν άρθρο 23, αναγνωρισθεί ότι αποτελεί παράβαση διακεκριμένη της προηγουμένως διαπιστωθείσας.

15 Η παράλειψη διαβουλεύσεως μετά της Επιτροπής συγχέεται στη συγκεκριμένη περίπτωση με την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το άρθρο 23, παράγραφος 1, δεδομένου ότι η Βρετανική Κυβέρνηση, ήδη πριν από την 1η

Ιανουαρίου 1976, είχε πληροφορήσει την Επιτροπή ότι δεν θεωρούσε ότι ήταν σε θέση να θεσπίσει τις απαιτούμενες από το εν λόγω άρθρο διατάξεις.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, η προσαπτομένη παράβαση συγχέεται με την μόλις διαπιστωθείσα και παρέλκει η διακεκριμένη επ' αυτής κρίση.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

Το Ηνωμένο Βασίλειο, θεσπίζοντας εγκαίρως τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν για την εφαρμογή του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη.

Kutscher Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner Pescatore

Sørensen O'Keeffe Bosco Touffait

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 7 Φεβρουαρίου 1979.

Ο Γραμματέας
A. Van Houtte

Ο Πρόεδρος
H. Kutscher