ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIR GORDON SLYNN ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 21 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1984 [1]

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Το άρθρο 1 της ιταλικής υπουργικής απόφασης της 10ης Ιουλίου 1980 (Gazzeta ufficiale, αριθ. τεύχος 191, της 14. 7. 1980) προβλέπει ότι τα μεταχειρισμένα λεωφορεία προελεύσεως εξωτερικού τα οποία εκτελωνίζονται μετά την 31η Ιουλίου 1980 δεν γίνονται δεκτά στον έλεγχο και τη δοκιμή για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, αν έχουν κατασκευαστεί περισσότερα από επτά έτη πριν από την υποβολή της αίτησης για δοκιμή.

Σύμφωνα με το άρθρο 169 της συνθήκης ΕΟΚ, η Επιτροπή εξέδωσε στις 13 Οκτωβρίου 1982 αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία διαπίστωνε ότι η Ιταλική Δημοκρατία παραβίαζε τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της συνθήκης ΕΟΚ, επειδή η διάταξη αυτή της υπουργικής απόφασης αποτελούσε μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου με ποσοτικό περιορισμό κατά των εισαγωγών. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να λάβει τα αναγκαία μέτρα ώστε, μέσα σε δύο μήνες από την κοινοποίηση της αιτιολογημένης γνώμης, να τεθεί τέρμα στην παραβίαση αυτή.

Όπως διαφαίνεται από την αλληλογραφία η οποία κατέληξε στην αιτιολογημένη γνώμη που εξέδωσε η Επιτροπή, στις 14 Δεκεμβρίου 1982 εκδόθηκε νέα υπουργική απόφαση (Gazzetta ufficiale, αριθ. τεύχους 6, της 7. 1. 1983), η οποία κατάργησε την αμφισβητούμενη απόφαση. Το άρθρο 1 της δεύτερης απόφασης ορίζει ότι τα λεωφορεία δεν γίνονται δεκτά στις δοκιμές για τη χορήγηση για πρώτη φορά άδειας κυκλοφορίας στην Ιταλία, αν έχουν κατασκευαστεί περισσότερα από επτά έτη πριν από την υποβολή της αίτησης για δοκιμή. Το άρθρο 1 της νέας απόφασης δεν περιορίζεται επομένως στα μεταχειρισμένα λεωφορεία ούτε εφαρμόζεται μόνο στα εισαγόμενα λεωφορεία.

Η δεύτερη αυτή απόφαση εκδόθηκε μεν στο χρονικό διάστημα των δύο μηνών που αναφερόταν στην αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής, αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ πριν από τις 8 Ιανουαρίου 1983, μετά τη λήξη δηλαδή της προθεσμίας που είχε χορηγηθεί στην Ιταλία για να συμμορφωθεί με την αιτιολογημένη αυτή γνώμη. Εν πάση περιπτώσει, τίθεται το ερώτημα αν έχει τεθεί τέρμα στην καταλογιζόμενη παράβαση, εφόσον βέβαια συνέτρεχε παράβαση.

Με την προσφυγή αυτή, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί ότι η διάταξη της πρώτης απόφασης αποτελεί πράγματι μέτρο αποτελέσματος ισοδύναμου με ποσοτικό περιορισμό, απαγορευόμενο από το άρθρο 30.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η περιοριστική διάταξη της πρώτης απόφασης επιβάλλει στην αγορά λεωφορείων από το εξωτερικό περιορισμούς οι οποίοι δεν ισχύουν για τις πωλήσεις λεωφορείων στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ιταλία. Επιπλέον, εξαρτά επίσης τις εισαγωγές από όρο που δεν αποτελεί τυπική διαδικασία, δεν απαιτείται για τα εγχώρια προϊόντα και είναι δυσκολότερο να εκπληρωθεί από τα λεωφορεία προελεύσεως εξωτερικού, τα οποία δηλαδή πρέπει να υποστούν επιτυχώς τον έλεγχο που προβλέπει το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 70/50/ΕΟΚ της 22ας Δεκεμβρίου 1969 (JO L 13). Η νέα απόφαση δεν μεταβάλλει τίποτα στην πράξη. Καμία από τις δύο αποφάσεις δεν δικαιολογείται από την προστασία της ανθρώπινης ζωής, δεδομένου ότι και λιγότερο αυστηρά μέτρα από την πλήρη απαγόρευση θα αρκούσαν για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

1 — Μετάφραση από τα γαλλικά.

Η ιταλική κυβέρνηση αποκρούει τον ισχυρισμό αυτό. Δεν υπήρχε καμία απόλυτη απαγόρευση υπό το κράτος της πρώτης απόφασης: σύμφωνα με τη δεύτερη απόφαση, όλα τα παλαιότερα των επτά ετών λεωφορεία, ανεξαρτήτως προελεύσεως, για τα οποία ζητείται για πρώτη φορά η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας στην Ιταλία, αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο. Εν πάση περιπτώσει, αυτοί οι περιορισμοί είναι αναγκαίοι για λόγους δημόσιας ασφάλειας και δικαιολογούνται επομένως σύμφωνα με το άρθρο 36 της συνθήκης ΕΟΚ. Δεν μπορεί να υπάρχει βεβαιότητα ως προς το ότι τα εισαγόμενα λεωφορεία έχουν υποβληθεί στη σωστή συντήρηση ή ότι ανταποκρίνονται στους όρους ασφάλειας· οι ιταλικές αρχές μπορούν να έχουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στα λεωφορεία στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας στην Ιταλία, δεδομένου ότι τα τελευταία υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο, τα αποτελέσματα του οποίου είναι στη διάθεση των αρχών. Δεδομένου ότι η προσφυγή αφορά περίοδο πριν από την 1η Ιανουαρίου 1983, ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή η οδηγία 77/143/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Δεκεμβρίου 1976 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 16), δεν ήταν δυνατό να απαιτείται ή να αναμένεται να βασίζεται η Ιταλία σε βεβαιώσεις που είχαν εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη.

Νομίζω ότι η πρώτη απόφαση αποτελούσε σαφώς περιορισμό των εισαγωγών, ο οποίος εμπίπτει στο άρθρο 30, αν το άρθρο αυτό ληφθεί υπόψη μεμονωμένα. Οπωσδήποτε ήταν δυνατή η εισαγωγή λεωφορείων με σκοπό να χρησιμοποιηθούν ως παλιοσίδερα ή να αποσυναρμολογηθούν για να αφαιρεθούν τα χρήσιμα εξαρτήματα (εκτός από ορισμένα μέρη ουσιώδους σημασίας για την οδική ασφάλεια, όπως το πλαίσιο και τα φρένα του οχήματος). Τα λεωφορεία αυτά μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν για διαφορετικά είδη μεταφοράς από ό,τι ένα «λεωφορείο» κατά τον ορισμό της ιταλικής νομοθεσίας, όπως πχ. για να μεταφέρουν λιγότερα από 9 άτομα. Από την άποψη αυτή επομένως η απαγόρευση δεν ήταν απόλυτη. Εντούτοις, το όχημα δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως «λεωφορείο», όσο καλή και αν ήταν η κατάστασή του και όσα στοιχεία και αν υπήρχαν για το ιστορικό του από μηχανολογική άποψη. Δεν αποτελεί απάντηση ο ισχυρισμός ότι τα λεωφορεία που αποκτούσαν άδεια κυκλοφορίας πριν συμπληρώσουν επτά έτη μπορούσαν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται και όταν περνούσαν το όριο των επτά ετών, με την επιφύλαξη ότι θα ανταποκρίνονταν επιτυχώς στους προβλεπόμενους ελέγχους κατά τον ίδιο τρόπο όπως και τα εγχώρια λεωφορεία. Ο περιορισμός που πλήττει τα εν λόγω λεωφορεία εξακολουθεί να υφίσταται.

Η τροποποίηση που επιφέρει η δεύτερη απόφαση, όπως έντιμα παραδέχεται η ιταλική κυβέρνηση, είναι κατά πολύ, αν όχι τελείως, τυπική. Η πιθανότητα να υπάρξει λεωφορείο κατασκευασμένο στην Ιταλία, το οποίο να παραμείνει εκεί περισσότερο από επτά έτη χωρίς άδεια κυκλοφορίας, να υποβληθεί δε τότε αίτηση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας, είναι, στην καλύτερη περίπτωση, ελάχιστη.

Το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο οι περιορισμοί αυτοί δεν μπορούν να αποτελέσουν παράβαση του άρθρου 30, διότι δικαιολογούνται κατ' εφαρμογή του άρθρου 36, είναι περισσότερο πειστικό. Είναι σαφές ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί σήμερα αντικείμενο ιδιαίτερης μέριμνας, και ειδικά όταν πρόκειται για λεωφορεία. Ορισμένες διατάξεις για την οδική ασφάλεια σαφώς είναι δυνατό να απαιτούνται ή να δικαιολογούνται για την προστασία της υγείας και της ζωής των προσώπων κατά την έννοια του άρθρου 36 της συνθήκης.

Εντούτοις, και αν ακόμα γίνει δεκτό ότι είναι δυνατό ο πλήρης φάκελος του μηχανολογικού ιστορικού ενός οχήματος, ο οποίος σχηματίζεται σε ένα κράτος μέλος, να επιτρέψει στο κράτος μέλος αυτό να αναγνωρίσει ότι ένα όχημα πληροί τους όρους οδικής ασφάλειας, δεν έπεται ότι οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται σε άλλα κράτη μέλη δεν μπορούν να αποτελέσουν επαρκώς αξιόπιστη απόδειξη. Στην προκειμένη περίπτωση δεν φαίνεται να υπάρχει τέτοιος φάκελος, δεδομένου ότι τα έγγραφα των οποίων γίνεται επίκληση δεν

περιέχουν όλες τις λεπτομέρειες των αποτελεσμάτων των ελέγχων. Ούτε αποδεικνύεται ότι ο επαρκώς επιμελής έλεγχος ενός οχήματος επτά ετών, ο οποίος γίνεται για πρώτη φορά στην Ιταλία, δεν μπορεί να αποτελέσει τη βάση για να θεωρηθεί το όχημα κατάλληλο για κυκλοφορία, αφού ιδίως γίνεται δεκτό α) ότι οι έλεγχοι αυτοί μπορεί να επαρκούν για τα οχήματα επτά ετών τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά μέχρι εννέα ατόμων, εφόσον η υγεία και η ζωή έστω και μικρότερου αριθμού προσώπων πρέπει να προστατεύονται, και 6) ότι τα οχήματα που εισάγονται όταν έχουν ηλικία κάτω των επτά ετών (παραδείγματος χάρη έξι ετών) μπορούν, αφού συμπληρώσουν τα επτά έτη, να υποβληθούν σε ελέγχους ικανούς να εξασφαλίσουν ότι πληρούνται οι όροι ασφάλειας. Πράγματι, φαίνεται ότι η ίδια η ιταλική κυβέρνηση θέσπισε το 1979, για τα παλαιότερα των επτά ετών οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας στην Ιταλία, περιορισμούς ως προς τη διατήρηση της ισχύος της άδειας κυκλοφορίας για τα οχήματα τα οποία, μετά από έλεγχο, αποδεικνύεται ότι έχουν κατασκευαστεί ή ανακατασκευαστεί με ουσιώδη για την οδική ασφάλεια εξαρτήματα τα οποία έχουν ληφθεί από άλλα οχήματα που έχουν αποσυρθεί από την κυκλοφορία ή ήταν παλαιότερα των επτά ετών.

Για το λόγο αυτό, η ιταλική κυβέρνηση, η οποία φέρει το βάρος της αποδείξεως (υπόθεση 251/78, *Denkavit Futtermittel* κατά *υπουργείου γεωργίας*, ECR 1979, σ. 3369), δεν με έπεισε, μολονότι δέχομαι πλήρως την ανάγκη να επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι σκοποί, ότι η απόλυτη αυτή απαγόρευση που πλήττει την εισαγωγή οχημάτων για τα οποία ζητείται άδεια κυκλοφορίας για να χρησιμοποιηθούν ως «λεωφορεία» είναι αναγκαία ή δικαιολογημένη.

Πιστεύω ότι στην παρούσα υπόθεση κανείς από τους διαδίκους δεν μπορεί να επικαλεστεί την οδηγία 77/143 του Συμβουλίου (ανωτέρω). Δεν υποστηρίζεται ότι κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα η Ιταλία παραβίαζε την οδηγία. Ούτε είναι δυνατό να λεχθεί ότι, εφόσον η οδηγία δεν επιβάλλει ανώτατο όριο ηλικίας κατά την οποία να μπορούν να πραγματοποιηθούν οι έλεγχοι για πρώτη φορά, η πραγματοποίησή τους μπορεί να επιβληθεί οποτεδήποτε και ότι επομένως η υπουργική απόφαση δεν μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 36.

Από την έναρξη της ισχύος της οδηγίας υπήρχαν υποχρεωτικοί έλεγχοι ένα έτος μετά την πρώτη χρήση. Αντίστροφα, κατά τη γνώμη μου, το άρθρο 5, παράγραφος 3, της εν λόγω οδηγίας δεν έχει την έννοια ότι, αν ένα άλλο κράτος μέλος δεν παρέχει καμία απόδειξη ως προς την καταλληλότητα των λεωφορείων, το κράτος μέλος στο οποίο επιδιώκεται η εισαγωγή των λεωφορείων αυτών μπορεί να τα αποκλείσει αυτομάτως από τους ελέγχους για τη διαπίστωση της καταλληλότητάς τους προς κυκλοφορία.

Κατά συνέπειτα, θεωρώ ότι πρέπει να γίνει δεκτό το αίτημα της Επιτροπής, με το οποίο ζητείται να αναγνωριστεί ότι η Ιταλική Δημοκρατία, απαγορεύοντας την εισαγωγή μεταχειρισμένων λεωφορείων από τα άλλα κράτη μέλη τα οποία έχουν κατασκευαστεί περισσότερα από επτά έτη πριν από την υποβολή της αίτησης ελέγχου καταλληλότητας, παραβίασε τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 30 της συνθήκης ΕΟΚ, και ότι πρέπει να επιβαρυνθεί η Ιταλική Δημοκρατία τόσο με τα έξοδα της Επιτροπής όσο και με τα δικά της δικαστικά έξοδα.