ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ PHILIPPE LÉGER

της 17ης Φεβρουαρίου 2000 *

1. Ενώπιον του Nederlandse Raad van State (Κάτω Χώρες) ήχθη διαφορά σχετικά με την ολλανδική κανονιστική ρύθμιση που ορίζει τον τρόπο καθορισμού της ημερομηνίας της πρώτης θέσεως των αυτοκινήτων οχημάτων σε κυκλοφορία.

Με την παρούσα αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, το Nederlandse Raad van State ζητεί την ερμηνεία του Δικαστηρίου επί δύο ζητημάτων. Ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί αν:

α) μια κανονιστική ρύθμιση, όπως είναι η επίμαχη στην κύρια δίκη κανονιστική ρύθμιση, συνιστά τεχνικό κανόνα που υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει η οδηγία 83/189/ΕΟΚ [1], όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 88/182/ΕΟΚ [2] (στο εξής: οδηγία 83/189), και αν

β) τα άρθρα 30 και 36 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρα 28 ΕΚ και 30 ΕΚ) πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι απαγορεύουν εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία διέπει τον τρόπο καθορισμού της ημερομηνίας της πρώτης θέσεως των οχημάτων σε κυκλοφορία.

Πριν από την εξέταση των ζητημάτων αυτών, το Nederlandse Raad van State επιθυμεί επίσης να πληροφορηθεί, λόγω των πολλαπλών τροποποιήσεων της οδηγίας 83/189, ποιο από τα κατά καιρούς ισχύσαντα κείμενα αυτής έχει εφαρμογή ratione temporis στη διαφορά της κύριας δίκης.

I — Το νομικό πλαίσιο

Η οδηγία 83/189

2. Η οδηγία 83/189 αποσκοπεί στην προστασία της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων μέσω προληπτικού ελέγχου [3]. Προς τούτο, καθιερώνει διαδικασία που επιβάλλει στα κράτη μέλη να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα σχέδιά τους στον τομέα

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

1 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφορήσεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών (ΕΕ L 109, σ. 8).

2 — Οδηγία του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1988 (ΕΕ L 81, σ. 75).

3 — Βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 20ής Μαρτίου 1997, C-13/96, Bic Benelux (Συλλογή 1997, σ. I-1753, σκέψη 19).

των τεχνικών προδιαγραφών πριν από την έγκριση των εν λόγω σχεδίων [4].

3. Το άρθρο 1 της οδηγίας 83/189 προβλέπει τα εξής:

«Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1) "τεχνικές προδιαγραφές", οι προδιαγραφές που περιέχονται σε έγγραφο με το οποίο ορίζονται τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος, όπως η ποιοτική στάθμη, η απόδοση, η ασφάλεια, οι διαστάσεις, καθώς και οι προδιαγραφές που ισχύουν για το προϊόν όσον αφορά την ορολογία, τα σύμβολα, τις δοκιμές και μεθόδους δοκιμής, τη συσκευασία, το μαρκάρισμα και το ετικετάρισμα [...]·

5) "τεχνικός κανόνας", οι τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών διατάξεων που ισχύουν γι' αυτές, η τήρηση των οποίων είναι υποχρεωτική, *de jure ή de facto*, για την εμπορία ή χρησιμοποίηση σε Κράτος μέλος ή σε μεγάλο τμήμα του κράτους αυτού, με εξαίρεση τις προδιαγραφές που ορίζονται από τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης·

6) "σχέδιο τεχνικού κανόνα", το κείμενο τεχνικών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων και των διοικητικών διατάξεων, που καταρτίζεται για να καθιερώσει ή να συμβάλει στην τελική καθιέρωση των προδιαγραφών αυτών ως τεχνικών κανόνων [...]·

7) "προϊόν", κάθε προϊόν βιομηχανικής κατασκευής και κάθε γεωργικό προϊόν.»

4. Τα άρθρα 8 και 9 της οδηγίας 83/189 επιβάλλουν στα κράτη μέλη, αφενός, να ανακοινώνουν στην Επιτροπή τα σχέδια τεχνικών κανόνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της και, αφετέρου, σε ορισμένες περιπτώσεις, να αναβάλλουν για πολλούς μήνες την έγκριση των σχεδίων αυτών, προκειμένου να παρασχεθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να εξακριβώσει αν τα σχέδια αυτά συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο ή να προτείνει ή να εκδώσει οδηγία επί του θέματος αυτού.

5. Το άρθρο 10 της οδηγίας 83/189 ορίζει ότι «τα άρθρα 8 και 9 δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση που τα κράτη μέλη εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όπως αυτές απορρέουν από τις κοινοτικές οδηγίες και τους κοινοτικούς κανονισμούς [...]».

4 — Βλ. την τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 83/189.

6. Στην απόφαση της 30ής Απριλίου 1996, CIA Security International [5], το Δικαστήριο ερμήνευσε την οδηγία 83/189 υπό την έννοια ότι η παράβαση της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως, την οποία επιβάλλουν τα άρθρα 8 και 9 της οδηγίας αυτής, συνεπάγεται τη μη δυνατότητα εφαρμογής των οικείων τεχνικών κανόνων, ώστε αυτοί να μην είναι αντιτάξιμοι έναντι των ιδιωτών. Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλούνται τα άρθρα 8 και 9 της οδηγίας 83/189 ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, τα οποία οφείλουν να αρνούνται την εφαρμογή εθνικού τεχνικού κανόνα ο οποίος δεν κοινοποιήθηκε σύμφωνα με την ως άνω οδηγία.

7. Στις 23 Μαρτίου 1994, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 94/10/ΕΚ που τροποποιεί σημαντικά για δεύτερη φορά την οδηγία 83/189 [6].

8. Στη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας αυτής εκτίθεται «[...] ότι η εφαρμογή της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ έδειξε ότι υπάρχει ανάγκη να διευκρινιστεί η έννοια του de facto τεχνικού κανόνα [...]». Επιπλέον, στη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται «[...] ότι η εμπειρία από τη λειτουργία της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ έδειξε επίσης ότι είναι σκόπιμο να διασαφηνιστούν ή να διευκρινιστούν μερικοί ορισμοί, διαδικαστικοί κανόνες ή υποχρεώσεις των κρατών μελών δυνάμει της οδηγίας αυτής [...]».

9. Στο άρθρο 1 της οδηγίας 94/10 περιέχονται οι ακόλουθοι νέοι ορισμοί:

«2) "τεχνική προδιαγραφή": η προδιαγραφή που περιέχεται σε έγγραφο στο οποίο ορίζονται τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος, όπως τα επίπεδα ποιότητας ή ιδιοτήτων χρήσης, η ασφάλεια, οι διαστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων που ισχύουν για το προϊόν όσον αφορά την ονομασία πώλησης, την ορολογία, τα σύμβολα, τις δοκιμές και μεθόδους δοκιμής, τη συσκευασία, τη σήμανση και το ετικετάρισμα, καθώς και τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας.

[...]

3) "άλλη απαίτηση": απαίτηση, εκτός των τεχνικών προδιαγραφών, επιβαλλόμενη σε ένα προϊόν ιδίως για λόγους προστασίας των καταναλωτών ή του περιβάλλοντος, η οποία αφορά τον κύκλο ζωής του προϊόντος μετά τη διάθεσή του στην αγορά, όπως οι συνθήκες χρησιμοποίησης, ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης ή εξάλειψής του, εφόσον οι συνθήκες αυτές μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τη σύνθεση ή τη φύση του προϊόντος, ή την εμπορία του·

[...]

5 — Υπόθεση C-194/94 (Συλλογή 1996, σ. I-2201, σκέψη 54).

6 — ΕΕ L 100, σ. 30.

9) "τεχνικός κανόνας": τεχνική προδιαγραφή ή άλλη απαίτηση, συμπεριλαμβανομένων των οικείων διοικητικών διατάξεων, της οποίας η τήρηση είναι υποχρεωτική, de jure ή de facto, για την εμπορία ή τη χρήση ενός προϊόντος σε κράτος μέλος ή σε σημαντικό τμήμα του κράτους αυτού, όπως επίσης, με την επιφύλαξη των όσων ορίζει το άρθρο 10, οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που απαγορεύουν την κατασκευή, εισαγωγή, εμπορία η χρήση ενός προϊόντος.»

10. Κατά το άρθρο 2 της οδηγίας 94/10, τα κράτη μέλη όφειλαν να θέσουν σε ισχύ, το αργότερο την 1η Ιουλίου 1995, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμοφωρθούν προς την οδηγία αυτή.

Οι εθνικές διατάξεις [7]

11. Ο Wegenverkeerswet του 1994 (νόμος περί οδικής κυκλοφορίας) συνιστά τη βάση της ολλανδικής νομοθεσίας περί οδικής κυκλοφορίας. Ο νόμος αυτός προβλέπει τη σύσταση δημοσίου οργανισμού, του Dienst Wegverkeer (γραφείο οδικής κυκλοφορίας, στο εξής: DW), ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τη χορήγηση των αριθμών και των πιστοποιητικών ταξινομήσεως για τα αυτοκίνητα οχήματα στις Κάτω Χώρες.

12. Τα ολλανδικά πιστοποιητικά ταξινομήσεως περιλαμβάνουν τρία τμήματα. Το τμήμα ΙΙ περιέχει τα στοιχεία ταυτότητας του προσώπου στο όνομα του οποίου το όχημα έχει ταξινομηθεί. Το τμήμα ΙΙΙ περιέχει τον αριθμό ταξινομήσεως, τα συνοπτικά τεχνικά στοιχεία του οχήματος, καθώς και ένδειξη σχετικά με τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ταξινομήσεως. Τέλος, το τμήμα Ι περιέχει τα λεπτομερή τεχνικά στοιχεία του οχήματος καθώς και μια στήλη με τίτλο «Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά»: στη στήλη αυτή αναγράφεται η ημερομηνία της θέσεως του οχήματος σε κυκλοφορία, ήτοι η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση αυτού σε κυκλοφορία [8].

13. Οι κανόνες που αφορούν τον καθορισμό της ημερομηνίας της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία θεσπίζονται με τη Regeling houdende vaststelling van regels omtrent de wijze waarop de datum van eerste toelating tot de openbare weg op het kentekenbewijs, dan wel het registratiebewijs van een voertuig wordt bepaald (κανονιστική απόφαση περί του τρόπου καθορισμού της ημερομηνίας της πρώτης εγκρίσεως επί του πιστοποιητικού ταξινομήσεως ενός οχήματος, στο εξής: επίμαχη κανονιστική απόφαση). Η κανονιστική αυτή απόφαση εκδόθηκε από τον Υπουργό

7 — Η εκ μέρους μου περιγραφή του εθνικού νομικού πλαισίου βασίζεται στην ελληνική μετάφραση της αποφάσεως περί παραιτομπής (σ. 3 έως 5), στις παρατηρήσεις της Ολλανδικής Κυβερνήσεως (σημεία 3, 4 και 30 έως 52) καθώς και στις παρατηρήσεις της Επιτροπής (σημεία 15 έως 29).

8 — Το άρθρο 10.1, παράγραφος 1, της Voertuigreglement του 1994 (ολλανδική κανονιστική απόφαση περί εφαρμογής του Wegenverkeerswet) ορίζει ότι ως ημερομηνία της θέσεως ενός οχήματος σε κυκλοφορία νοείται η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος αυτού σε κυκλοφορία.

Μεταφορών και Δημοσίων Έργων στις 9 Δεκεμβρίου 1994. Τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1995.

14. Για τον καθορισμό της ημερομηνίας της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία, η επίμαχη κανονιστική απόφαση [9] προβλέπει κατ' ουσίαν τρεις περιπτώσεις.

15. Η *πρώτη περίπτωση* αφορά τα οχήματα τα οποία ουδέποτε ταξινομήθηκαν στις Κάτω Χώρες ή στην αλλοδαπή. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 3 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως προβλέπει ότι ο DW είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του αν το όχημα φέρει «εμφανή ίχνη χρησιμοποιήσεως».

Εάν το όχημα φέρει εμφανή ίχνη χρησιμοποιήσεως, ο DW ορίζει αυτοδικαίως ως ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία την ημερομηνία κατασκευής [10] του.

Αντιθέτως, εάν το όχημα δεν φέρει κανένα εμφανές ίχνος χρησιμοποιήσεως, ο DW εκδίδει πιστοποιητικό ταξινομήσεως εν λευκώ. Πρόκειται περί πιστοποιητικού στο οποίο αναγράφεται, ως ημερομηνία πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία, η ημερομηνία της χορηγήσεως του ολλανδικού πιστοποιητικού ταξινομήσεως. Εντούτοις, η χορήγηση του πιστοποιητικού αυτού εξαρτάται από την προϋπόθεση ότι ο αιτών την ταξινόμηση προσκομίζει επίσημο έγγραφο το οποίο βεβαιώνει ότι το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί στο παρελθόν [11].

16. Η *δεύτερη περίπτωση* αφορά τα οχήματα τα οποία έχουν ήδη ταξινομηθεί προηγουμένως στις Κάτω Χώρες. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 2 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως προβλέπει ότι τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παλαιό ολλανδικό πιστοποιητικό ταξινομήσεως μεταφέρονται στο νέο πιστοποιητικό. Επομένως, η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία είναι εκείνη που περιέχεται στο παλαιό ολλανδικό πιστοποιητικό ταξινομήσεως.

17. Τέλος, η *τρίτη περίπτωση* αφορά τα οχήματα τα οποία έχουν ήδη ταξινομηθεί προηγουμένως εκτός των Κάτω Χωρών. Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 4 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως προβλέπει ότι ο DW είναι επιφορτισμένος να ελέγχει αν το όχημα φέρει «εμφανή ίχνη χρησιμοποιήσεως».

9 — Έχω υπόψη μου τα άρθρα 2 έως 8 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως (βλ., συναφώς, τις σελίδες 3 έως 5 της ελληνικής μεταφράσεως της αποφάσεως περί παραπομπής, τα σημεία 44 έως 45 των παρατηρήσεων της Ολλανδικής Κυβερνήσεως και τα σημεία 22 έως 28 των παρατηρήσεων της Επιτροπής).

10 — Εντούτοις, το άρθρο 8 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως επιτρέπει στον αιτούντα την ταξινόμηση να αποδείξει το αντίθετο βάσει εγγράφων που απαριθμούνται περιοριστικώς.

11 — Το άρθρο 3, παράγραφος 4, της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως ορίζει ότι, ελλείψει υπάρξεως τέτοιου εγγράφου, ο DW πραγματοποιεί έρευνα στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών. Εάν διαπιστώσει ότι το όχημα έχει ήδη ταξινομηθεί στο παρελθόν στην αλλοδαπή, ο DW ορίζει ως ημερομηνία πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία την ημερομηνία χορηγήσεως του αλλοδαπού πιστοποιητικού ταξινομήσεως. Αντιθέτως, αν η έρευνα αποβεί άκαρπη, ο DW εκδίδει πιστοποιητικό ταξινομήσεως εν λευκώ.

Εάν το όχημα δεν φέρει κανένα εμφανές ίχνος χρησιμοποιήσεως, ο DW χορηγεί πιστοποιητικό ταξινομήσεως εν λευκώ. Πάντως, προκειμένου να λάβει το πιστοποιητικό αυτό, ο αιτών την ταξινόμηση οφείλει να προσκομίσει δύο είδη εγγράφων, ήτοι:

α) αλλοδαπό πιστοποιητικό ταξινομήσεως το οποίο έχει χορηγηθεί πριν από δύο ημέρες το πολύ και

β) το πρωτότυπο ενός τιμολογίου αγοράς το οποίο περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενδείξεις: τον αριθμό των διανυθέντων χιλιομέτρων του οχήματος, ο οποίος πρέπει οπωσδήποτε να μην υπερβαίνει τα 2 500 χιλιόμετρα, καθώς και μια δήλωση του πωλητή που πιστοποιεί ότι το όχημα είναι καινούργιο και όχι μεταχειρισμένο.

Αντιθέτως, εάν το όχημα φέρει εμφανή ίχνη χρησιμοποιήσεως ή εάν ήταν ταξινομημένο για περισσότερες από δύο ημέρες στην αλλοδαπή, ο DW χορηγεί πιστοποιητικό ταξινομήσεως στο οποίο αναγράφεται ως ημερομηνία πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία η ημερομηνία της πρώτης θέσεως αυτού σε κυκλοφορία στην αλλοδαπή, όπως αυτή προκύπτει από το αλλοδαπό πιστοποιητικό ταξινομήσεως.

II — Τα πραγματικά περιστατικά και η διαδικασία της κύριας δίκης

18. Η εταιρία Autohaus Werner Pelster GmbH (στος εξής: Autohaus Werner), με έδρα το Gronau στη Γερμανία, είναι εξουσιοδοτημένος μεταπωλητής του δικτύου διανομής της Bayerische Motorenwerke AG (στο εξής: BMW).

19. Στις 6 Αυγούστου 1996 η Autohaus Werner ζήτησε την ταξινόμηση οχήματος ιδιωτικής χρήσεως τύπου BMW στη Γερμανία. Οι αρμόδιες αρχές εξέδωσαν πιστοποιητικό ταξινομήσεως στο όνομα της Autohaus Werner, οπότε το όχημα έλαβε έγκριση για τη θέση σε κυκλοφορία στο εν λόγω κράτος.

20. Στις 13 Αυγούστου 1996 η εταιρία Snellers Auto's BV (στο εξής: Snellers), ολλανδική επιχείρηση που προβαίνει σε παράλληλες εισαγωγές, αγόρασε το όχημα από την Autohaus Werner. Στο τιμολόγιο διευκρινίστηκε ότι το όχημα αυτό ήταν καινούργιο και είχε διανύσει 800 km. Η γερμανική ταξινόμηση έπαυσε να ισχύει αυθημερόν.

21. Στις 14 Αυγούστου 1996 η Snellers παρέλαβε το όχημα στο Gronau και το εισήγαγε στις Κάτω Χώρες. Στις 15 Αυγούστου 1996 παρουσίασε το όχημα στον σταθμό τεχνικού ελέγχου του Lichtenvoorde (Κάτω Χώρες) και ζήτησε την ταξινόμησή του στο εν λόγω κράτος.

22. Στις 10 Ιανουαρίου 1997, ο DW του Zoetermeer χορήγησε πιστοποιητικό ταξινομήσεως με το οποίο καθορίστηκε ως ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία η 6η Αυγούστου 1996. Συγκεκριμένα, η στήλη «Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά» του τμήματος I του πιστοποιητικού ταξινομήσεως έφερε τη μνεία: «ημερομηνία πρώτης εγκρίσεως 060896».

Ο DW αιτιολόγησε την απόφασή του βάσει του γεγονότος ότι το όχημα ήταν ταξινομημένο εκτός των Κάτω Χωρών για περισσότερες από δύο ημέρες. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως, ο DW δεν είχε την εξουσία να χορηγήσει πιστοποιητικό ταξινομήσεως εν λευκώ, αλλά έπρεπε να καθορίσει ως ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία την ημερομηνία της θέσεως του οχήματος αυτού σε κυκλοφορία επί γερμανικού εδάφους.

23. Η Snellers θέωρησε ότι η απόφαση του DW είχε ως συνέπεια τη μείωση της αξίας μεταπωλήσεως του οχήματος. Πράγματι, κατά την ημερομηνία χορηγήσεως του ολλανδικού πιστοποιητικού ταξινομήσεως, στις 10 Ιανουαρίου 1997, το όχημα θα εθεωρείτο, λόγω της μνείας «ημερομηνία πρώτης εγκρίσεως 060896», ως όχημα έτους κατασκευής 1996. Αντιθέτως, αν ο DW είχε χορηγήσει πιστοποιητικό ταξινομήσεως εν λευκώ, το όχημα θα μπορούσε να θεωρηθεί, κατά την ίδια ημερομηνία, ως όχημα έτους κατασκευής 1997 [12].

24. Η Snellers άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως του DW ενώπιον του Arrondissementsrechtbank te Almelo. Στις 3 Απριλίου 1997 ο πρόεδρος του εν λόγω δικαστηρίου ακύρωσε την επίδικη απόφαση. Εντούτοις, ο DW άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

25. Στο πλαίσιο της διαδικασίας της κύριας δίκης, η Snellers προβάλλει δύο επιχειρήματα. Αφενός, υποστηρίζει ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση συνιστά τεχνικό κανόνα ο οποίος δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την οδηγία 83/189. Επομένως, κατ' εφαρμογήν της νομολογίας CIA Security International, η ως άνω κανονιστική απόφαση δεν είναι αντιτάξιμη έναντι της Snellers. Αφετέρου, η Snellers θεωρεί ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση δεν συμβιβάζεται προς τα άρθρα 30 και 36 της Συνθήκης, για τον λόγο ότι συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό, το οποίο δεν δύναται να δικαιολογηθεί από επιτακτικές απαιτήσεις αναγόμενες στην προστασία του περιβάλλοντος ή στην οδική ασφάλεια.

26. Στην απόφαση περί παραπομπής [13], το Nederlandse Raad van State διαπίστωσε ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση δεν είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν των διατάξεων της οδηγίας 83/189.

12 — Βλ. σημεία 6 έως 11 των παρατηρήσεων της Snellers.

13 — Σελίδα 13 της ελληνικής μεταφράσεως.

III — Τα προδικαστικά ερωτήματα

27. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Nederlandse Raad van State αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1) Πρέπει, για την εφαρμογή της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/182/ΕΟΚ, σε εθνική ρύθμιση που θεσπίστηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994, να ληφθούν υπόψη και οι τροποποιήσεις που επέφερε, μετά την ημερομηνία αυτή, η οδηγία 94/10/ΕΚ, λαμβανομένης υπόψη, μεταξύ άλλων, της διατυπώσεως που χρησιμοποιήθηκε στο προοίμιό της;

2) Εάν στο ερώτημα 1 δοθεί *καταφατική* απάντηση: Εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 88/182/ΕΟΚ και 94/10/ΕΟΚ, μια κανονιστική ρύθμιση όπως η [επίμαχη κανονιστική απόφαση];

3) Εάν στο ερώτημα 1 δοθεί *αρνητική* απάντηση:

α) Πρέπει ο όρος "τεχνική προδιαγραφή" που περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/182/ΕΟΚ, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι έχει εφαρμογή και σε κανονιστική ρύθμιση όπως η [επίμαχη κανονιστική απόφαση];

β) Στην αντίθετη περίπτωση, εμπίπτει η κανονιστική ρύθμιση αυτή στο άρθρο 1, σημείο 5, της τροποποιηθείσας κατά τον ανωτέρω τρόπο οδηγίας ("τεχνικός κανόνας");

4) Συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό επί των εισαγωγών, υπό την έννοια του άρθρου 30 της Συνθήκης ΕΚ, μια εθνική κανονιστική ρύθμιση περί εν λευκώ ταξινομήσεως, η οποία δεν διακρίνει ρητώς μεταξύ εξουσιοδοτημένων εισαγωγέων και επιχειρηματιών που προβαίνουν σε παράλληλες εισαγωγές, αλλά καθιστά στην πράξη δυσχερέστερο για τους επιχειρηματίες που προβαίνουν σε παράλληλες εισαγωγές να παραδίδουν οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί εν λευκώ, καθόσον οι εισαγωγείς αυτοί δεν μπορούν να προμηθευθούν από την αλλοδαπή παρά μόνον οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί, ενώ η ίδια αυτή κανονιστική ρύθμιση εξαρτά την εν λευκώ ταξινόμηση, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη ταξινομήσεως για περισσότερες από δύο ημέρες εντός άλλου κρά-

τους μέλους των εισαγομένων από το εν λόγω κράτος μέλος οχημάτων;

IV — Η απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα

Επί του πρώτου ερωτήματος

5) Εάν στο ερώτημα 4 δοθεί *καταφατική* απάντηση: Δικαιολογείται μια κανονιστική ρύθμιση όπως η [επίμαχη κανονιστική απόφαση] από τις επιταγές της οδικής ασφάλειας και/ή της προστασίας του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων, λόγω της σχέσεως της εν λόγω ρυθμίσεως με τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί το όχημα και με τον καθορισμό της ημερομηνίας κατά την οποία γεννάται η γενική υποχρέωση περιοδικού τεχνικού ελέγχου;

28. Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν, προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσο μια εθνική κανονιστική ρύθμιση, που εκδόθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994, συνιστά τεχνικό κανόνα ο οποίος υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει η οδηγία 83/189, πρέπει να εφαρμοσθούν μόνον οι διατάξεις της οδηγίας αυτής ή, αντιθέτως, οι διατάξεις της ίδιας οδηγίας όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 94/10.

6) Εάν στο ερώτημα 5 δοθεί *καταφατική* απάντηση: Πρέπει να θεωρηθεί ότι ο εν λόγω περιορισμός των συναλλαγών είναι ανάλογος προς τον σκοπό που επιδιώκει η εθνική ρύθμιση περί εν λευκώ ταξινομήσεως, εφόσον η εν λόγω κανονιστική ρύθμιση δεν παρέχει τη δυνατότητα αποδείξεως ότι το όχημα είναι νέο; Έχει σημασία για την απάντηση στο ερώτημα αυτό η δυνατότητα του επιχειρηματία που προβαίνει σε παράλληλες εισαγωγές να συμφωνήσει με τον προμηθευτή του, ο οποίος ευρίσκεται εντός άλλου κράτους μέλους, ότι ο τελευταίος θα ζητήσει, μετά την ταξινόμηση στην αλλοδαπή, την αναστολή της εγκρίσεως που χορηγήθηκε κατά τον τρόπο αυτό και θα διακόψει την αναστολή εφόσον ο εισαγωγέας υποβάλει αίτηση ταξινομήσεως εντός της χώρας εισαγωγής;»

29. Είναι ευνόητος ο λόγος για τον οποίο υποβλήθηκε το πρώτο ερώτημα. Η οδηγία 94/10 εκδόθηκε στις 23 Μαρτίου 1994. Εντούτοις, κατά πάγια πρακτική, έταξε προθεσμία κατά τη λήξη της οποίας τα κράτη μέλη είχαν την υποχρέωση να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την οδηγία αυτή. Η προθεσμία αυτή — η οποία κοινώς αποκαλείται «προθεσμία για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο» — έληξε την 1η Ιουλίου 1995.

Εν προκειμένω, η επίμαχη κανονιστική απόφαση εκδόθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994. Κατά συνέπεια, εκδόθηκε *μετά* την έκδοση της οδηγίας 94/10, αλλά *πριν* από τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς.

Έτσι, το αιτούν δικαστήριο επιθυμεί να προσδιοριστεί βάσει ποιου κειμένου της οδηγίας 83/189 πρέπει να εξεταστεί αν η επίμαχη κανονιστική απόφαση συνιστά τεχνικό κανόνα και, ενδεχομένως, αν έπρεπε να κοινοποιηθεί όπως προβλέπει η ως άνω οδηγία.

30. Φρονώ ότι η απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα απορρέει από δύο διατάξεις της Συνθήκης ΕΚ.

Αφενός, το άρθρο 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 249, τρίτο εδάφιο, ΕΚ) ορίζει ότι «η οδηγία δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών».

Από τη διάταξη αυτή προκύπτει «[...] ότι τα κράτη, στα οποία απευθύνεται η οδηγία, υπέχουν υποχρέωση ως προς το αποτέλεσμα, η οποία θα πρέπει να έχει εκπληρωθεί κατά τη λήξη της προθεσμίας που καθορίζει η ίδια η οδηγία» [14].

Αφετέρου, δυνάμει του άρθρου 191 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 254 ΕΚ), οι οδηγίες που απευθύνονται σε όλα τα κράτη μέλη αρχίζουν να ισχύουν από την ημερομηνία που ορίζουν ή, άλλως, την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή τους. Οι άλλες οδηγίες αποκτούν ενέργεια από την ημερομηνία της κοινοποιήσεώς τους στα κράτη προς τα οποία απευθύνονται [15].

31. Σε γενικές γραμμές, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι προπαρατεθείσες διατάξεις, καθώς και η ίδια η οδηγία, επιβάλλουν στα κράτη μέλη δύο διαδοχικές υποχρεώσεις: κατ' αρχάς, μια «υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο» και, εν συνεχεία, μια «υποχρέωση εκτελέσεως» της οδηγίας.

32. Η «υποχρέωση μεταφοράς» επιτάσσει όπως — κατά την καθιερωθείσα διατύπωση — τα κράτη μέλη θεσπίζουν και θέτουν σε ισχύ το σύνολο των αναγκαίων νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων προκειμένου να συμμορφωθούν προς την οδηγία εμπροθέσμως. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι το επιδιωκόμενο από την οδηγία αποτέλεσμα θα έχει επιτευχθεί κατά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς. Η υποχρέωση αυτή έχει ως συνέπεια, μεταξύ άλλων, ότι τα κράτη μέλη ενσωματώνουν, στην εσωτερική τους έννομη τάξη, τις «ουσιαστικές» διατάξεις της οδηγίας, ήτοι τις διατάξεις της οδηγίας πλην εκείνων που αφορούν την υποχρέωση και την προθεσμία μεταφοράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 191 της Συνθήκης, η υποχρέωση μεταφοράς γεννάται, έναντι των κρατών μελών, από την ημέρα ενάρξεως

14 — Απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 1982, 8/81, Becker (Συλλογή 1982, σ. 53, σκέψη 18).

15 — Προ της τροποποιήσεώς του από τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το άρθρο 191 της Συνθήκης ΕΟΚ προέβλεπε ότι όλες οι οδηγίες αποκτούν ενέργεια από την ημερομηνία κοινοποιήσεώς τους στους αποδέκτες τους.

ισχύος της οδηγίας [16] — ήτοι, την ημερομηνία κοινοποιήσεώς της, την ημερομηνία που καθορίζει ή, άλλως, την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα*. Σύμφωνα με το άρθρο 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, η υποχρέωση μεταφοράς παραμένει καθ' όλη τη διάρκεια της προθεσμίας που τάχθηκε προς τούτο από την οδηγία.

Εξάλλου, στην προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie, το Δικαστήριο έκρινε ότι από την υποχρέωση μεταφοράς συνάγονται ορισμένα όρια στη νομοθετική ελευθερία των κρατών μελών κατά τη διάρκεια της προθεσμίας μεταφοράς των κοινοτικών οδηγιών [17].

Συγκεκριμένα, αφού υπενθύμισε «[...] ότι οι οδηγίες παράγουν έννομα αποτελέσματα έναντι των κρατών μελών προς τα οποία απευθύνονται από της [ενάρξεως της ισχύος τους]» [18], το Δικαστήριο έκρινε ότι: «[...] από τον συνδυασμό των άρθρων 5, δεύτερο εδάφιο, και 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης και της οδηγίας αυτής καθεαυτής προκύπτει ότι, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας αυτής, τα κράτη μέλη οφείλουν να απέχουν από τη θέσπιση διατάξεων ικανών να διακυβεύσουν σοβαρά το επιδιωκόμενο από την οδηγία αυτή αποτέλεσμα» [19].

33. Όσον αφορά την «υποχρέωση εκτελέσεως», η υποχρέωση αυτή επιτάσσει όπως τα κράτη μέλη συμμορφώνονται προς το *περιεχόμενο* ή το *αντικείμενο* του επιδιωκομένου από την κοινοτική οδηγία αποτελέσματος. Τα κράτη μέλη, όπως και οι αρμόδιες αρχές αλλά και τα πρόσωπα τα οποία αφορά η οδηγία, υποχρεούνται να εφαρμόζουν και να τηρούν τις ουσιαστικές διατάξεις της οδηγίας στις καταστάσεις που η οδηγία αυτή διέπει. Η υποχρέωση αυτή απορρέει από τα μέτρα μεταφοράς της οδηγίας που λαμβάνουν τα κράτη μέλη ή, άλλως, από το άμεσο αποτέλεσμα που ενδεχομένως μπορεί να αποδοθεί στις σχετικές διατάξεις της οικείας οδηγίας.

Εντούτοις, δυνάμει του άρθρου 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, η υποχρέωση εκτελέσεως γεννάται, κατ' αρχήν, μόλις κατά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς που έταξε η ίδια η οδηγία [20].

Συγκεκριμένα, στην προπαρατεθείσα υπόθεση Becker, το Δικαστήριο έκρινε ότι «από το κείμενο αυτό [άρθρο 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης] προκύπτει ότι τα κράτη, στα οποία απευθύνεται η οδηγία, υπέχουν υποχρέωση ως προς το αποτέλεσμα, η οποία θα πρέπει να έχει εκπληρωθεί *κατά τη λήξη της προθεσμίας που καθορίζει η ίδια η οδηγία*» [21].

16 — Βλ., κατ' αυτήν την έννοια, τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην υπόθεση C-129/96, Inter-Environnement Wallonie (απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 1997, Συλλογή 1997, σ. I-7411, σημείο 30 των προτάσεων). Εντούτοις, τμήμα της θεωρίας εκτιμά ότι η υποχρέωση μεταφοράς γεννάται την ημέρα *εκδόσεως* της οδηγίας: βλ. Tomasevic, D., «La situation des particuliers durant le délai de transposition des directives européennes», σε *Journal des tribunaux de droit européen*, 1998, σ. 184, σημείο 12.

17 — Βλ. επίσης, επί του θέματος αυτού, τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mancini στην απόφαση της 11ης Ιουνίου 1987, 30/85, Teuling (Συλλογή 1987, σ. 2497, σκέψη 7).

18 — Προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie, σκέψη 41.

19 — Ibidem, σκέψη 45.

20 — Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία κράτος μέλος έχει μεταφέρει την οδηγία στην εσωτερική του έννομη τάξη *πριν* από την παρέλευση της προθεσμίας μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, η υποχρέωση εκτελέσεως απορρέει αποκλειστικώς από τα εθνικά μέτρα μεταφοράς και αποκτά ενέργεια από την ημερομηνία που καθορίζουν τα εν λόγω μέτρα.

21 — Προπαρατεθείσα απόφαση Becker, σκέψη 18 (η υπογράμμιση δική μου). Βλ. επίσης, κατ' αυτήν την έννοια, την απόφαση της 5ης Απριλίου 1979, 148/78, Ratti (Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 861, σκέψη 44), και τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 1992, C-156/91, Hansa Fleisch Ernst Mundt (Συλλογή 1992, σ. I-5567, σημείο 22). Βλ. επίσης, στη θεωρία, Prechal, S., *Directives in European Community Law*, 1995, σ. 24.

Επιπλέον, στην προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie, το Δικαστήριο έκρινε ότι:

«Δεδομένου ότι η εν λόγω προθεσμία [για τη μεταφορά] σκοπεί κυρίως στο να παράσχει στα κράτη μέλη τον αναγκαίο χρόνο για τη θέσπιση των μέτρων μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, δεν μπορεί να προσαφθεί στα κράτη αυτά ότι δεν μετέφεραν την οδηγία αυτή στην εσωτερική έννομη τάξη τους πριν από την παρέλευση της προθεσμίας αυτής.

[...]

Συναφώς [...] *τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να θεσπίζουν τα μέτρα αυτά πριν από την παρέλευση της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό τους δίκαιο* [...]» [22].

34. Φρονώ ότι η εκ μέρους μου ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης επικυρώνεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με το άμεσο αποτέλεσμα των κοινοτικών οδηγιών [23].

Συγκεκριμένα, ως γνωστόν, ο κύριος λόγος για τον οποίο το Δικαστήριο αναγνώρισε άμεσο αποτέλεσμα στις οδηγίες είναι η μη συμμόρφωση του κράτους μέλους. Έτσι, το Δικαστήριο έχει εκτιμήσει ότι «[...] το κράτος μέλος που δεν έλαβε, εντός των προθεσμιών, τα επιβαλλόμενα με την οδηγία εκτελεστικά μέτρα δεν μπορεί να αντιτάξει στα υποκείμενα δικαίου τη μη εκπλήρωση από το ίδιο των υποχρεώσεων που η εν λόγω οδηγία συνεπάγεται» [24]. Σκοπός αυτής της νομολογίας είναι να «[...] αποκλειστεί το ενδεχόμενο να μπορεί το κράτος μέλος να επωφεληθεί από τη μη συμμόρφωσή του προς το κοινοτικό δίκαιο» [25]. Συγκεκριμένα, εκτιμά ότι «θα ήταν απαράδεκτο [...] το κράτος στο οποίο ο κοινοτικός νομοθέτης επιβάλλει να θεσπίσει ορισμένους κανόνες οι οποίοι θα διέπουν τις σχέσεις του — ή τις σχέσεις των κρατικών φορέων — με τους ιδιώτες και να χορηγήσει σ' αυτούς ορισμένα δικαιώματα, να μπορεί να επικαλεστεί τη μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών του προκειμένου να στερήσει τους ιδιώτες από τα δικαιώματα αυτά» [26].

Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο εκτιμά «[...] ότι οι ιδιώτες δεν μπορούν να επικαλεστούν μια οδηγία ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, *παρά μόνο μετά τη λήξη της προθεσμίας που τίθεται για τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο*» [27]. Οι συνέπειες της ως άνω νομολογίας ενισχύουν το συμπέρασμα της προπαρατεθείσας αποφάσεως Inter-Environnement Wallonie: ενόσω η προθεσμία για τη μεταφορά μιας οδηγίας δεν έχει λήξει, ένα κράτος δεν μπορεί να θεωρη-

22 — Σκέψεις 43 και 45 (η υπογράμμιση δική μου).

23 — Για ενρύτερη ανάπτυξη του θέματος του αμέσου αποτελέσματος των οδηγιών, ας μου επιτραπεί να παραπέμψω στις προτάσεις που ανέπτυξα στις 11 Ιανουαρίου 2000 στην υπόθεση Linster (απόφαση της 19 Σεπτεμβρίου 2000, C-287/98, Συλλογή 2000, σ. I-6917, σ. I-6920).

24 — Προπαρατεθείσα απόφαση Ratti, σκέψη 22.

25 — Απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1986, 152/84, Marshall (Συλλογή 1986, σ. 723, σκέψη 49).

26 — Απόφαση της 14ης Ιουλίου 1994, C-91/92, Faccini Dori (Συλλογή 1994, σ. I-3325, σκέψη 23).

27 — Απόφαση της 3ης Μαρτίου 1994, C-316/93, Vaneetveld (Συλλογή 1994, σ. I-763, σκέψη 16, η υπογράμμιση δική μου).

θεί ως «μη συμμορφωθέν», για τον λόγο ότι δεν έχει ακόμη μεταφέρει την οδηγία αυτή στην εσωτερική του έννομη τάξη [28].

35. Στην παρούσα υπόθεση, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν, προκειμένου να εκτιμηθεί αν η επίμαχη κανονιστική απόφαση συνιστά τεχνικό κανόνα ο οποίος υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει η οδηγία 83/189, πρέπει να εφαρμοστούν οι διατάξεις της οδηγίας αυτής όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 94/10.

Συναφώς, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι, αν η επίμαχη κανονιστική απόφαση χαρακτηριζόταν ως «τεχνικός κανόνας» κατά την έννοια της οδηγίας 94/10, ο χαρακτηρισμός αυτός θα προέκυπτε από τις *ουσιαστικές* διατάξεις της οδηγίας αυτής. Με άλλες λέξεις, η ενδεχόμενη υποχρέωση κοινοποιήσεως της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν της οδηγίας 94/10 εμπίπτει αποκλειστικώς σε αυτό που απεκάλεσα «υποχρέωση εκτελέσεως» της οδηγίας 94/10.

Κατά την ημερομηνία εκδόσεως της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως στις 9 Δεκεμβρίου 1994, η οδηγία 94/10 δεν επέβαλλε στα κράτη μέλη καμία «υποχρέωση εκτελέσεως», καθόσον η προθεσμία μεταφοράς της οδηγίας αυτής στο εσωτερικό δίκαιο δεν είχε ακόμη παρέλθει. Δυνάμει του άρθρου 189, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης, η υποχρέωση αυτή γεννήθηκε μόλις κατά τη λήξη της άνω προθεσμίας μεταφοράς, δηλαδή την 1η Ιουλίου 1995. Πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, οι μόνες υποχρεώσεις που υπείχαν τα κράτη μέλη ενέπιπταν σε αυτό που αποκάλεσα «υποχρέωση μεταφοράς» της οδηγίας 94/10.

36. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να προσαφθεί στις ολλανδικές αρχές ότι δεν εξέτασαν και, ενδεχομένως, δεν κοινοποίησαν την επίμαχη κανονιστική απόφαση κατ' εφαρμογήν των διατάξεων της οδηγίας 94/10.

37. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα την απάντηση ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί αν μια εθνική κανονιστική ρύθμιση η οποία θεσπίστηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994 συνιστά τεχνικό κανόνα που υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει η οδηγία 83/189, πρέπει να εφαρμοστούν μόνον οι διατάξεις της οδηγίας αυτής, και όχι οι διατάξεις της ίδιας οδηγίας όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 94/10.

38. Προφανώς, το συμπέρασμά μου θα ήταν διαφορετικό αν προέκυπτε ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών είχε θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα για τη μεταφορά της οδηγίας 94/10 στο εσωτερικό δίκαιο *πριν* από την έκδοση της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως. Πράγματι, στην περίπτωση αυτή, ο ενδεχόμενος χαρακτηρισμός της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως ως «τεχνικού κανόνα» όπως και η ενδεχόμενη υποχρέωση κοινοποιήσεώς της στην Επιτροπή θα έπρεπε να εκτιμηθούν

28 — Η ως άνω ερμηνεία επικυρώνεται επίσης από τη νομολογία σχετικά με το άρθρο 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 226 ΕΚ). Συγκεκριμένα, όπως ορθώς τόνισε ο γενικός εισαγγελέας Jacobs στις προτάσεις του στην προπαρατεθείσα υπόθεση Inter-Environnement Wallonie: «[...] το Δικαστήριο, σε πολλές από τις αποφάσεις του επί προσφυγών του άρθρου 169 της Συνθήκης, λόγω παραλείψεως μεταφοράς οδηγιών στο εσωτερικό δίκαιο, οσάκις αποφαίνεται ότι τα κράτη μέλη παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το κοινοτικό δίκαιο, ορίζει πάντοτε την παράβαση ως παράλειψη θεσπίσεως των αναγκαίων μέτρων για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο *εντός της ταχθείσας προθεσμίας*» (σημείο 16).

μόνο σε σχέση με τα ολλανδικά μέτρα μεταφοράς και θα άρχιζαν να ισχύουν από την ημερομηνία που καθορίζουν τα ως άνω μέτρα.

Εντούτοις, ελλείψει ενδείξεως σχετικά με την ύπαρξη τέτοιας «πρόωρης» μεταφοράς της οδηγίας 94/10 στο ολλανδικό δίκαιο, θα εξετάσω το ζήτημα αν η επίμαχη κανονιστική απόφαση συνιστά τεχνικό κανόνα υπό το πρίσμα των διατάξεων της οδηγίας 83/189.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

39. Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που προτάθηκε ανωτέρω, το δεύτερο ερώτημα που υπέβαλε το Nederlandse Raad van State κατέστη άνευ αντικειμένου.

Επί του τρίτου ερωτήματος

40. Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση οχήματος σε κυκλοφορία συνιστά τεχνική προδιαγραφή κατά την έννοια της οδηγίας 83/189 και αν ο εθνικός κανόνας που ορίζει τον τρόπο καθορισμού αυτής είναι τεχνικός κανόνας κατά την έννοια της ως άνω οδηγίας.

Επιπλέον, από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής[29] προκύπτει ότι το Nederlandse Raad van State επιθυμεί επίσης να πληροφορηθεί αν το κράτος μέλος που θέσπισε τον κανόνα αυτό υποχρεούται να τον κοινοποιήσει στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189 ή αν απαλλάσσεται της υποχρεώσεως αυτής δυνάμει του άρθρου 10 της ως άνω οδηγίας.

Επί του χαρακτηρισμού της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως ως τεχνικού κανόνα

41. Στις προτάσεις μου στην υπόθεση Albers κ.λπ.,[30] επί της οποίας εκδόθηκε απόφαση στις 11 Μαΐου 1999, εξέθεσα ότι το κείμενο του άρθρου 1, σημεία 1 και 5, της οδηγίας 83/189 έχει συνταχθεί κατά τρόπο σαφή, ακριβή και γενικό ώστε να μπορεί να έχει εφαρμογή στις διάφορες περιπτώσεις που ανακύπτουν στο πλαίσιο των αιτήσεων για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως. Επίσης, προσδιόρισα το σύνολο των στοιχείων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή του ορισμού του «τεχνικού κανόνα» που περιέχει το κείμενο αυτό.

29 — Βλ. σελίδες 10 και 16 της ελληνικής μεταφράσεως.

30 — C-425/97 έως C-427/97, Συλλογή 1999, σ. I-2947, σημεία 15 έως 19.

42. Έτσι, από τις προπαρατεθείσες διατάξεις της οδηγίας 83/189 και από τη σχετική νομολογία [31] του Δικαστηρίου προκύπτει ότι:

— *όσον αφορά το περιεχόμενο της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως*: πρέπει να πρόκειται για σύνολο τυποποιημένων ενδείξεων σχετικών με τα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος·

— *όσον αφορά τον φορέα που θέσπισε την εθνική κανονιστική ρύθμιση*: αυτή πρέπει να πηγάζει από εθνική αρχή που δεν αποτελεί αρχή τοπικής αυτοδιοικήσεως·

— *όσον αφορά τα αποτελέσματα της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως*: πρέπει να είναι δεσμευτική στην πράξη ή κατά νόμον και να παράγει δικά της έννομα αποτελέσματα [32]·

— *όσον αφορά τις κυρώσεις για τη μη τήρηση της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως*: πρέπει να τηρείται επί ποινή απαγορεύσεως της εμπορίας ή χρησιμοποιήσεως του προϊόντος στο έδαφος του κράτους μέλους ή σε σημαντικό μέρος του κράτους αυτού. Με άλλες λέξεις, μόνον εθνική κανονιστική ρύθμιση ικανή «να εμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά το ενδοκοινοτικό εμπόριο» [33] μπορεί να χαρακτηριστεί ως τεχνικός κανόνας υπό την έννοια της οδηγίας 83/189.

43. Σε αντίθεση προς τους περισσότερους από τους υποβαλόντες παρατηρήσεις στην παρούσα υπόθεση [34], νομίζω ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση όντως πληροί τις προϋποθέσεις που απαριθμούνται ανωτέρω.

44. *Πρώτον*, τα οχήματα αποτελούν προϊόντα της βιομηχανίας κατασκευής αυτοκινήτων και ως εκ τούτου συνιστούν «προϊόντα βιομηχανικής κατασκευής» υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 7, της οδηγίας 83/189.

45. *Δεύτερον*, σύμφωνα με το άρθρο 1, σημείο 1, της οδηγίας 83/189, η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση οχήματος σε κυκλοφορία συνιστά ρητή ένδειξη η οποία περιέχεται σε διοικητικό έγγραφο (πιστοποιητικό ταξινομήσεως) και με την οποία ορίζονται μερικά χαρακτηριστικά του προ-

31 — Πρόκειται ιδίως για τις προπαρατεθείσες αποφάσεις CIA Security International και Bic Benelux.

32 — Βλ. προπαρατεθείσα απόφαση CIA Security International, σκέψεις 29 και 30.

33 — Προπαρατεθείσα απόφαση Bic Benelux, σκέψη 19.

34 — Βλ. τις παρατηρήσεις της Αυστριακής Κυβερνήσεως (σ. 6 και 7 της γαλλικής μεταφράσεως)· τις παρατηρήσεις της Βελγικής Κυβερνήσεως (σ. 2)· τις παρατηρήσεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως (σημεία 6.1 έως 6.3)· τις παρατηρήσεις της Ολλανδικής Κυβερνήσεως (σημεία 87 έως 93), και τις παρατηρήσεις της Επιτροπής (σημεία 66 έως 71).

ϊόντος (του οχήματος). Συνιστά διακριτικό, αναγνωρίσιμο στοιχείο το οποίο παρέχει τη δυνατότητα προσδιορισμού του οχήματος και εξατομικεύσεώς του σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο όχημα.

Έτσι, η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση οχήματος σε κυκλοφορία καθορίζει την ημερομηνία κατά την οποία οι αρμόδιες αρχές ενέκριναν επισήμως τη χρήση για την οποία το προϊόν προορίζεται, καθώς και την ενδεχόμενη διάρκεια της χρήσεως αυτής. Εξάλλου, από την ημερομηνία αυτή εξαρτώνται ορισμένες απαιτήσεις αφορώσες τη «χρήση του προϊόντος», όπως είναι η υποχρέωση υποβολής του οχήματος σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Συγκεκριμένα, κατά την οδηγία 96/96/ΕΚ [35], η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται, κατ' αρχήν, τέσσερα έτη από την «ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά» το όχημα [36].

Επιπλέον, οι διατάξεις της επίδικης κανονιστικής αποφάσεως αποδεικνύουν ότι η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση οχήματος σε κυκλοφορία συνδέεται άμεσα με ορισμένα τεχνικά στοιχεία σχετικά με την *παλαιότητα* του οχήματος. Συγκεκριμένα, κατά την εν λόγω κανονιστική απόφαση, ο καθορισμός της ημερομηνίας της πρώτης θέσεως οχήματος σε κυκλοφορία εξαρτάται από τεχνικά στοιχεία, όπως είναι:

α) η ύπαρξη ή απουσία «εμφανών ιχνών χρησιμοποιήσεως» επί του οχήματος·

β) το αν το όχημα είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο·

γ) ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων του οχήματος, ο οποίος, αναλόγως της περιπτώσεως, είναι μικρότερος ή μεγαλύτερος από 2 500 km, και

δ) η ύπαρξη ή απουσία προηγούμενης ταξινομήσεως στις Κάτω Χώρες ή στην αλλοδαπή, καθώς και η ενδεχόμενη διάρκεια της ταξινομήσεως [37].

46. *Τρίτον*, η επίμαχη κανονιστική απόφαση εκδόθηκε από τον Ολλανδό Υπουργό Μεταφορών και Δημοσίων Έργων [38]. Επομένως, πηγάζει από εθνική αρχή που δεν είναι αρχή τοπικής αυτοδιοικήσεως.

35 — Οδηγία του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ 1997, L 46, σ. 1).

36 — Η εν λόγω προθεσμία μπορεί να μειωθεί στο ένα έτος ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν τα οχήματα· βλ. παράρτημα Ι της οδηγίας 96/96.

37 — Συνεπώς, έχει σημασία να διαπιστωθεί ότι η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση οχήματος σε κυκλοφορία αναγράφεται στο τμήμα Ι των ολλανδικών πιστοποιητικών ταξινομήσεως, στο οποίο περιέχονται τα «λεπτομερή τεχνικά στοιχεία» του οχήματος (βλ. σημεία 43 και 44 των παρατηρήσεων της Ολλανδικής Κυβερνήσεως).

38 — Βλ. σελίδα 4 της ελληνικής μεταφράσεως της αποφάσεως περί παρατομπής.

47. *Τέταρτον,* ουδεμία αμφιβολία χωρεί ως προς το ότι η επίμαχη κανονιστική διάταξη περιέχει διατάξεις η τήρηση των οποίων είναι υποχρεωτική για την εμπορία και χρησιμοποίηση των οχημάτων στο ολλανδικό έδαφος. Συγκεκριμένα, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο δεν θα ακολουθούσε τη διαδικασία ταξινομήσεως δυνάμει της οποίας ο DW καθορίζει την ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση του οχήματος σε κυκλοφορία δεν θα μπορούσε νομίμως να διαθέσει στο εμπόριο ή να χρησιμοποιήσει το όχημα στο έδαφος των Κάτω Χωρών. Κατά συνέπεια, η επίμαχη κανονιστική απόφαση συνιστά μέτρο ικανό να εμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, το ενδοκοινοτικό εμπόριο [39].

48. Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση πρέπει επομένως να χαρακτηρισθεί ως «τεχνικός κανόνας» κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 5, της οδηγίας 83/189.

49. Με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, ορισμένοι από τους υποβαλόντες παρατηρήσεις ισχυρίστηκαν εντούτοις ότι η ταξινόμηση των οχημάτων ανάγεται στις προνομίες της δημόσιας εξουσίας των κρατών μελών. Συγκεκριμένα, οι εθνικές διατάξεις περί ταξινομήσεως των οχημάτων έχουν ως κύριο στόχο να παράσχουν στις αρμόδιες αρχές τη δυνατότητα να προσδιορίζουν τα πρόσωπα που παραβαίνουν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας και να επιβάλλουν τις απαιτούμενες κυρώσεις. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 83/189.

Η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

Συγκεκριμένα, στην απόφαση Lemmens, το Δικαστήριο ήδη έκρινε ότι «[...] δεν υφίσταται καμία ένδειξη στην οδηγία [83/189] περί του ότι οι τεχνικοί κανόνες υπό την έννοια του άρθρου 1 αυτής εξαιρούνται, συνεπεία του γεγονότος ότι περιλαμβάνονται στον τομέα του ποινικού δικαίου, της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως και ότι το πεδίο της εφαρμογής περιορίζεται στα προϊόντα που προορίζονται για χρήσεις που δεν άναγονται στις προνομίες της δημόσιας εξουσίας. Συναφώς, [...] [η] οδηγία [83/189] ισχύει για τους τεχνικούς κανόνες ανεξαρτήτως των λόγων που δικαιολόγησαν τη θέσπισή τους» [40].

50. Κατά συνέπεια, μένει να εξετασθεί αν οι ολλανδικές αρχές είχαν την υποχρέωση να

39 — Επιπλέον, από την απόφαση περί παραπομπής (σ. 17 και 18 της ελληνικής μεταφράσεως) προκύπτει ότι ενδέχεται να υπάρχουν και άλλες επιπτώσεις της επίμαχης κανονιστικής αποφάσεως στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, σε ορισμένα κράτη μέλη, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων επιβάλλουν στους μεταπωλητές που ανήκουν στο δικό τους επίσημο δίκτυο διανομής να ταξινομούν, αμέσως μετά την έξοδο από το εργοστάσιο, τα οχήματα τα οποία προορίζονται προς μεταπώληση σε επιχειρηματίες που προβαίνουν σε παράλληλες εισαγωγές. Έτσι, σε αντίθεση με τους εξουσιοδοτημένους μεταπωλητές, οι επιχειρηματίες που προβαίνουν σε παράλληλες εισαγωγές μπορούν να προμηθευθούν, από τους ως άνω μεταπωλητές, μόνον οχήματα τα οποία έχουν ήδη ταξινομηθεί στο κράτος εξαγωγής. Η επίμαχη κανονιστική απόφαση εξαρτά τη χορήγηση πιστοποιητικού ταξινομήσεως εν λευκώ — ήτοι πιστοποιητικού το οποίο δεν περιέχει καμία ένδειξη σχετικά με προγενέστερη ταξινόμηση — από τη ρητή προϋπόθεση ότι το όχημα δεν είχε προηγουμένως ταξινομηθεί εκτός των Κάτω Χωρών *για περισσότερες από δύο ημέρες.* Από τις ως άνω περιστάσεις το Nederlandse Raad van State συνάγει ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση έχει ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνει τις παράλληλες εισαγωγές οχημάτων σε σχέση με τις εξουσιοδοτημένες εισαγωγές (βλ. τη διατύπωση του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος).

40 — Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1998, C-226/97 (Συλλογή 1998, σ. I-3711, σκέψη 20).

κοινοποιήσουν την επίμαχη κανονιστική απόφαση στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189 ή αν απαλλάσσονταν της υποχρεώσεως αυτής δυνάμει του άρθρου 10 της εν λόγω οδηγίας.

Επί της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως

51. Εκ προοιμίου, θεωρώ χρήσιμο να εξακριβωθεί αν η Snellers όντως μπορούσε να επικαλεσθεί τη νομολογία του Δικαστηρίου CIA Security International ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

52. Συγκεκριμένα, ως γνωστόν, στην προπαρατεθείσα απόφαση Lemmens, το Δικαστήριο οριοθέτησε την έκταση του αμέσου αποτελέσματος του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189.

Η υπόθεση Lemmens αφορούσε εθνική κανονιστική ρύθμιση διέπουσα τα χαρακτηριστικά στα οποία πρέπει να ανταποκρίνονται οι συσκευές αναλύσεως της αναπνοής που χρησιμοποιεί η αστυνομία διώξεως κοινού εγκλήματος στο πλαίσιο των εξετάσεων παρουσίας οινοπνεύματος στο αίμα. Το Δικαστήριο είχε κληθεί να καθορίσει τις συνέπειες της μη κοινοποιήσεως μιας τέτοιας κανονιστικής ρυθμίσεως επί ποινικής δίκης κατά οδηγών που κατηγορούνται για οδήγηση σε κατάσταση μέθης και για τους οποίους η απόδειξη της παρουσίας οινοπνεύματος στο αίμα είχε επιτευχθεί μέσω των ως άνω συσκευών αναλύσεως της αναπνοής.

Τότε, το Δικαστήριο έκρινε ότι: «[...] καίτοι η έλλειψη κοινοποιήσεως των τεχνικών κανόνων, που συνιστά μια διαδικαστική πλημμέλεια κατά τη θέσπισή τους, καθιστά τους κανόνες αυτούς ανεφάρμοστους καθόσον εμποδίζουν τη χρησιμοποίηση ή τη διάθεση στο εμπόριο ενός προϊόντος που δεν ανταποκρίνεται σ' αυτούς τους κανόνες, *δεν έχει, αντιθέτως, ως αποτέλεσμα να καθιστά παράνομη κάθε χρησιμοποίηση ενός προϊόντος που ανταποκρίνεται στους μη κοινοποιηθέντες κανόνες*» [41].

Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στους κατηγορουμένους της κύριας δίκης — ήτοι οι κανόνες που απαγορεύουν την οδήγηση σε κατάσταση μέθης και αυτοί που υποχρεώνουν τον οδηγό να εμφυσήσει εντός συσκευής αναλύσεως της αναπνοής — διαφέρουν από αυτούς οι οποίοι, λόγω της μη κοινοποιήσεώς τους, δεν είναι αντιτάξιμοι στους ιδιώτες. Έτσι, το Δικαστήριο τόνισε ότι «η χρησιμοποίηση ενός προϊόντος από τις δημόσιες αρχές, σε μια περίπτωση όπως η εν προκειμένω, δεν μπορεί να δημιουργήσει εμπόδιο στο εμπόριο που θα μπορούσε να αποφευχθεί αν είχε ακολουθηθεί η διαδικασία της κοινοποιήσεως» [42].

53. Από την προπαρατεθείσα απόφαση Lemmens προκύπτει ότι τα αποτελέσματα

41 — Ibidem, σκέψη 35 (η υπογράμμιση δική μου).

42 — Ibidem, σκέψη 36.

της νομολογίας του Δικαστηρίου CIA Security International περιορίζονται μόνον στα πρόσωπα που δικαιολογούν *άμεσο συμφέρον* να ελεγχθούν βάσει της οδηγίας 83/189 οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες που δεν έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.

54. Εν προκειμένω, νομίζω ότι η Snellers δικαιολογεί τέτοιο συμφέρον. Συγκεκριμένα, η Snellers προέβη στην παράλληλη εισαγωγή οχήματος και ζήτησε την ταξινόμησή του στις Κάτω Χώρες. Επιπλέον, θεωρεί ότι οι κανόνες που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ταξινομήσεως έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της αξίας μεταπωλήσεως του οχήματος και, επομένως, αποτελούν εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Κατά συνέπεια, η Snellers έχει άμεσο και προφανές συμφέρον να ελεγχθούν βάσει της οδηγίας 83/189 οι τεχνικοί κανόνες που περιέχονται στην επίμαχη κανονιστική απόφαση.

55. Κατόπιν αυτού, θεωρώ ότι η επίμαχη κανονιστική απόφαση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως του άρθρου 10 της οδηγίας 83/189 το οποίο προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποιήσεως.

56. Συγκεκριμένα, εξ όσων γνωρίζω, δεν υφίσταται καμία κοινοτική διάταξη διέπουσα, αμέσως ή εμμέσως, τον τρόπο καθορισμού της ημερομηνίας της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση των οχημάτων σε κυκλοφορία.

57. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, η Ολλανδική Κυβέρνηση αναφέρθηκε εντούτοις στις διατάξεις της οδηγίας 1999/37/ΕΚ σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων [43].

Η ως άνω οδηγία έχει ως αντικείμενο την εναρμόνιση της εμφανίσεως και του περιεχομένου των πιστοποιητικών ταξινομήσεως, με σκοπό να διευκολύνει την κατανόηση του εγγράφου αυτού και να συμβάλει, ως εκ τούτου, στην ελεύθερη οδική κυκλοφορία των οχημάτων, τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε ένα κράτος μέλος, επί του εδάφους των λοιπών κρατών μελών [44]. Τα παραρτήματα I και II της οδηγίας [45] αυτής προβλέπουν ότι στα πιστοποιητικά ταξινομήσεως πρέπει μεταξύ άλλων να αναγράφεται η «ημερομηνία εκδόσεως του πρώτου πιστοποιητικού ταξινομήσεως του οχήματος».

Η Ολλανδική Κυβέρνηση, βασιζόμενη στα προαναφερθέντα παραρτήματα, υποστήριξε ότι η οδηγία 1999/37 είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση της δυνατότητας των κρατών μελών να καθορίζουν την ημερομηνία της πρώτης θέσεως σε κυκλοφορία των οχημάτων στο έδαφός τους. Αντιστρόφως, η Γαλλική Κυβέρνηση θεωρεί ότι η οδηγία 1999/37 περιορίζεται στην επιβολή υποχρεώσεως αναγραφής της ημερομηνίας εκδόσεως του πρώτου πιστοποιητικού ταξινομήσεως του οχήματος επί των πιστοποιητικών ταξινομήσεως, αλλά δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση του *τρόπου* κατά τον οποίο κάθε κράτος

43 — Οδηγία του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 (ΕΕ L 138, σ. 57).
44 — Βλ. τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 1999/37.
45 — Βλ. σημείο V, Β, των παραρτημάτων I και II.

μέλος οφείλει να καθορίζει την ως άνω ημερομηνία στη νομοθεσία του.

58. Εντούτοις, φρονώ ότι δεν απαιτείται να αποφανθεί το Δικαστήριο επ' αυτού του ζητήματος προκειμένου να καθορίσει αν οι ολλανδικές αρχές απαλλάσσονταν ή όχι από την προβλεπόμενη στην οδηγία 83/189 υποχρέωση κοινοποιήσεως.

Συγκεκριμένα, αρκεί η διαπίστωση ότι η οδηγία 1999/37 εκδόθηκε από το Συμβούλιο στις *29 Απριλίου 1999*, δηλαδή πολύ μετά την επίμαχη κανονιστική απόφαση (εκδοθείσα στις 9 Δεκεμβρίου 1994). Συνεπώς, κατά την ημερομηνία εκδόσεως της ως άνω κανονιστικής αποφάσεως, η οδηγία 1999/37 δεν επέβαλλε καμία υποχρέωση την οποία η Ολλανδική Κυβέρνηση έπρεπε να εκπληρώσει.

59. Υπό τις συνθήκες αυτές, φρονώ ότι οι ολλανδικές αρχές είχαν την υποχρέωση να κοινοποιήσουν την επίμαχη κανονιστική απόφαση στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189.

60. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα την απάντηση ότι η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία συνιστά τεχνική προδιαγραφή υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 83/189 και ότι ο εθνικός κανόνας που ορίζει τον τρόπο καθορισμού αυτής συνιστά τεχνικό κανόνα υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 5, της ως άνω οδηγίας. Επίσης, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι το κράτος μέλος το οποίο θεσπίζει εθνικό κανόνα όπως ο κανόνας που περιγράφηκε ανωτέρω υποχρεούται να τον κοινοποιεί στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189.

Επί των λοιπών ερωτημάτων

61. Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι τα λοιπά ερωτήματα που υπέβαλε το Nederlandse Raad van State απευθύνονται στο Δικαστήριο μόνον στην περίπτωση κατά την οποία δοθεί αρνητική [46] απάντηση στο δεύτερο ή στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα. Λαμβανομένης υπόψη της καταφατικής απαντήσεως που προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στα ανωτέρω δύο προδικαστικά ερωτήματα, δεν είναι αναγκαίο να λάβω θέση επί του ζητήματος αν τα άρθρα 30 και 36 της Συνθήκης απαγορεύουν εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη.

46 — Συγκεκριμένα, στην απόφαση περί παραπομπής, το Nederlandse Raad van State μνημόνευσε ρητώς ότι: «Στην περίπτωση κατά την οποία η [επίμαχη κανονιστική απόφαση] θα έπρεπε να κοινοποιηθεί, πρέπει, ελλείψει κοινοποιήσεως και βάσει της προπαρατεθείσας αποφάσεως Securitel, να μην εφαρμοστεί. Εάν από την απάντηση στα ερωτήματα 2 και 3 προκύψει ότι η [επίμαχη κανονιστική απόφαση] δεν έπρεπε να κοινοποιηθεί, πρέπει να εξεταστεί αν αυτή ενέχει περιορισμό του εμπορίου που απαγορεύεται από το άρθρο 30 της Συνθήκης ΕΚ» (σ. 16 της ελληνικής μεταφράσεως).

Πρόταση

62. Ενόψει των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί:

«1) Υπό την επιφύλαξη των μέτρων μεταφοράς που έλαβε το οικείο κράτος μέλος, πρέπει, προκειμένου να εκτιμηθεί αν μια εθνική κανονιστική ρύθμιση που θεσπίστηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1994 συνιστά τεχνικό κανόνα που υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει η οδηγία 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Μαρτίου 1983, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησεως στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών, να εφαρμοστεί η οδηγία αυτή όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/182/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1988, και όχι όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 94/10/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1994.

2) Η ημερομηνία της πρώτης εγκρίσεως για τη θέση ενός οχήματος σε κυκλοφορία συνιστά τεχνική προδιαγραφή υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 1, της οδηγίας 83/189, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/182, ο δε εθνικός κανόνας που ορίζει τον τρόπο καθορισμού αυτής είναι τεχνικός κανόνας υπό την έννοια του άρθρου 1, σημείο 5, της ως άνω οδηγίας.

Το κράτος μέλος το οποίο θεσπίζει εθνικό κανόνα όπως ο κανόνας που περιγράφηκε ανωτέρω υποχρεούται να τον κοινοποιεί στην Επιτροπή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 της οδηγίας 83/189 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 88/182.»