ωστόσο δικαιολογημένο βάσει του άρθρου 36 της Συνθήκης, αφενός, εφόσον, προκειμένου περί οχημάτων που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία πριν από την εν λόγω έκδοση αδείας κυκλοφορίας, είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της προστασίας της υγείας και της ζωής των προσώπων και, αφετέρου, εφόσον εφαρμόζεται ασχέτως της εγχώριας ή αλλοδαπής κατασκευής των εν λόγω οχημάτων.

Είναι εν πάση περιπτώσει ανεπίτρεπτη βάσει των προαναφερθέντων άρθρων η υποβολή σε τεχνικό έλεγχο, μοναδικός σκοπός του οποίου είναι η κατάθεση μιας απλής γραπτής δηλώσεως από τον κάτοχο του εισαγομένου οχήματος σχετικά με τις συνθήκες χρήσεως του οχήματος.

2. Τα τέλη που εισπράττονται κατά τη διενέργεια υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου που είναι αντίθετος προς το άρθρο 30 και επ. της Συνθήκης είναι επίσης αντίθετα προς τη Συνθήκη.

3. Τα τέλη που εισπράττονται κατά τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, που προηγείται της εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας εισαγομένου οχήματος και ο οποίος δικαιολογείται ενόψει του άρθρου 36, είναι σύμφωνα προς τη Συνθήκη, εφόσον βέβαια δεν είναι υψηλότερα από τα τέλη που επιβαρύνουν, υπό τις ίδιες περιστάσεις, ένα όχημα εγχώριας προελεύσεως.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
G. FEDERICO MANCINI
της 7ης Μαΐου 1986 *

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Στο πλαίσιο υποθέσεως στην οποία διάδικοι είναι ο Bernhard Schloh και η SPRL Auto contrôle technique, ο juge de paix (ειρηνοδίκης) του τρίτου καντονίου του Schaerbeek (Βέλγιο) σας ζητεί να ερμηνεύσετε τα άρθρα 30 και 13 της Συνθήκης ΕΟΚ, σε σχέση προς τις διαδικασίες που επιβάλλονται από τη βελγική ρύθμιση για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας των εισαγομένων οχημάτων. Ειδικότερα, ο παραπέμπων δικαστής θέλει να πληροφορηθεί αν συμβιβάζονται προς τη Συνθήκη οι εθνικοί κανόνες κατά τους οποίους τα αυτοκίνητα οχήματα που προέρχονται από ένα κράτος μέλος και είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό πιστότητας υποβάλλονται σε τεχνικούς ελέγχους και αν, για τους τεχνικούς αυτούς ελέγχους, είναι νόμιμη η είσπραξη τελών.

Στις αρχές του 1979, ο Schloh, γερμανός πολίτης που κατοικεί στο Βέλγιο και υπάλληλος του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αγόρασε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ένα αυτοκίνητο όχημα μικτής μεταφοράς (που χρησιμοποιείται δηλαδή για τη μεταφορά προσώπων και πραγμάτων) κατασκευής Ford και τύπου Granada, το οποίο, όπως φαίνεται, τέθηκε για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στις 19 Ιανουαρίου του ίδιου έτους. Προτιθέμενος να εισαγάγει το αυτοκίνητο στον τόπο κατοικίας του, ο Schloh

* Μετάφραση από τα ιταλικά.

έλαβε στις 13 Φεβρουαρίου 1979 από την SA Ford Motor Company της Αμβέρσας πιστοποιητικό που βεβαίωνε ότι ήταν σύμφωνο προς τον εγκεκριμένο στο Βέλγιο τύπο. Στις 20 του επομένου Μαρτίου, προσκόμισε το αυτοκίνητο στην έδρα της εταιρίας Auto contrôle technique, που είναι ο αναγνωρισμένος από τον Υπουργό Συγκοινωνίας οργανισμός για τον τεχνικό έλεγχο που είναι αναγκαίος για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας. Ο έλεγχος αυτός, για τον οποίο ο κύριος του οχήματος κατέβαλε τέλη 500 βελγικών φράγκων, πραγματοποιήθηκε στις 22 Μαρτίου 1979.

Τέσσερις μέρες αργότερα, ο Schloh κλήθηκε να υποβάλει το αυτοκίνητο σε δεύτερο έλεγχο και ειδοποιήθηκε ότι, κατά τον έλεγχο αυτό, όφειλε να υποβάλει δήλωση σχετική με τη χρήση του οχήματος. Με επιστολή της 2ας Απριλίου 1979, ο Schloh απέστειλε στην εταιρία την εν λόγω δήλωση· παρατήρησε ωστόσο ότι θεωρούσε καταχρηστική την αξίωση για τη διενέργεια ελέγχου και ζήτησε την αναβολή του για ημερομηνία μεταγενέστερη της 23ης Απριλίου. Η Auto contrôle technique του απάντησε στις 30 Μαΐου 1979, τονίζοντας ότι, σύμφωνα με την ισχύουσα ρύθμιση, το όχημα έπρεπε να υποβληθεί σε τεχνική εξέταση « παρά τον έλεγχο που πραγματοποιήθηκε για τη λήψη του πιστοποιητικού πιστότητας στις 20 Μαρτίου 1979 ». Ο νέος έλεγχος πραγματοποιήθηκε, επομένως, στις 11 Ιουνίου και, κατόπιν αυτού και αφού κατέβαλε άλλα 500 φράγκα, εκδόθηκε στον Schloh δελτίο κυκλοφορίας τετραετούς ισχύος.

Την ίδια μέρα, όμως, ο Schloh απευθύνθηκε στον Υπουργό Συγκοινωνιών, καλώντας τον να ελέγξει αν ο διπλός τεχνικός έλεγχος καινούργιου οχήματος ήταν όντως σύμφωνος προς τη βελγική ρύθμιση και επιφυλασσόμενος πάντως να προκαλέσει τον έλεγχο του αν αυτή συμβιβάζεται ή όχι προς το κοινοτικό δίκαιο, μέσω της διαδικασίας του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ. Στις 17 Αυγούστου 1979, ο υπουργός του απάντησε υποστηρίζοντας την ορθότητα της διαδικασίας που ακολουθήθηκε: κάθε όχημα που εισάγεται μεταχειρισμένο — διαβεβαίωσε — έπρεπε να υποβάλλεται σε τεχνικό έλεγχο πριν από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, ενώ για τις άμαξες μικτής μεταφοράς προβλεπόταν και δεύτερος έλεγχος « πριν από κάθε νέα θέση τους σε κυκλοφορία επ' ονόματι νέου κατόχου, μετά δηλαδή την έκδοση άδειας κυκλοφορίας ». Επίσης νόμιμες έπρεπε να θεωρηθούν οι αξιώσεις υποβολής δηλώσεως περί της χρήσεως του οχήματος και καταβολής τελών.

Στο σημείο αυτό, ο Schloh αποφάσισε να καταφύγει στη δικαιοσύνη. Αφού στράφηκε ατελέσφορα στο Conseil d'État και στον juge de paix του τέταρτου καντονίου των Βρυξελλών (τόσο η προσφυγή όσο και η αγωγή κηρύχθηκαν απαράδεκτες, έστω και για διαφορετικούς λόγους), άσκησε την αγωγή, στην οποία στηρίζεται η παρούσα διαδικασία, ενάγοντας την Auto contrôle technique ενώπιον του juge de paix του τρίτου καντονίου του Schaerbeek ζητώντας την απόδοση των ποσών που κατέβαλε κατά τους δύο ελέγχους. Δεδομένου ότι η απόφαση που θα εκδόσει ο επιληφθείς δικαστής είναι τελεσίδικη σύμφωνα με το άρθρο 617, παράγραφος 1, του Code judiciaire (υποθέσεις αξίας κατώτερης των 15 000 φράγκων), αυτός ανέβαλε τη δίκη και, βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, σας υπέβαλε τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

« 1) Τα άρθρα 30 και/ή 13 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έχουν την έννοια ότι:

— διάταξη του δικαίου κράτους μέλους που επιβάλλει σε καινούργιο αυτοκίνητο του τύπου « άμαξα μικτής μεταφοράς », το οποίο έχει κατασκευαστεί και εισαχθεί από άλλο κράτος μέλος και που έχει τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία και έχει υποβληθεί σε τεχνική εξέταση/έλεγχο, να υποβληθεί μετά από μερικές ημέρες σε νέα τεχνική εξέταση/έλεγχο, διότι πρόκειται για

άμαξα μικτής μεταφοράς, συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών (άρθρο 30)· και/ή

— η ίδια διάταξη του δικαίου κράτους μέλους που επιβάλλει για τις δύο τεχνικές εξετάσεις/ελέγχους την καταβολή ορισμένου ποσού δύο φορές συνιστά επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμούς (άρθρο 13)·

2) Τα άρθρα 30 και/ή 13 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας έχουν την έννοια ότι:

— διάταξη του δικαίου κράτους μέλους που επιβάλλει σε καινούργιο αυτοκίνητο (είτε του τύπου «άμαξα μικτής μεταφοράς» είτε όχι), το οποίο έχει κατασκευαστεί και εισαχθεί από άλλο κράτος μέλος και που έχει τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία και είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό πιστότητας, να υποβληθεί σε τεχνική εξέταση/έλεγχο συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών (άρθρο 30)· και/ή

— η ίδια διάταξη του δικαίου κράτους μέλους που επιβάλλει για την εν λόγω τεχνική εξέταση/έλεγχο την καταβολή ορισμένου ποσού συνιστά επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμούς (άρθρο 13)·

2. Για την καλύτερη κατανόηση των ερωτημάτων είναι χρήσιμο να συνοψιστεί η βελγική ρύθμιση που ίσχυε κατά το χρόνο των πραγματικών περιστατικών και να υπομνηστεί η σχετική κοινοτική ρύθμιση. Η πρώτη αποτελείται από το βασιλικό διάταγμα της 31ης Δεκεμβρίου 1953, με τις αλλεπάλληλες τροποποιήσεις του, το οποίο ρυθμίζει την έκδοση άδειας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων (*Moniteur Belge* της 9.1.1954), και το βασιλικό διάταγμα της 15ης Μαρτίου 1968, που περιέχει το γενικό κανονισμό περί των τεχνικών προϋποθέσεων τις οποίες πρέπει να συγκεντρώνουν τα αυτοκίνητα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (*Moniteur Belge* της 28.3.1968).

Από τις νομοθετικές αυτές πηγές προκύπτει ότι η έκδοση άδειας κυκλοφορίας εισαγομένου οχήματος με βελγικές πινακίδες προϋποθέτει την προσκόμιση διαφόρων δικαιολογητικών και έπεται ή προηγείται διαφόρων τεχνικών ελέγχων, αναλόγως του αν το αυτοκίνητο είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο. Καταρχάς, κάθε όχημα που προορίζεται να κυκλοφορήσει πρέπει να είναι σύμφωνο προς το πρότυπο που έχει εγκριθεί από τον Υπουργό Συγκοινωνιών. Στην περίπτωση των εισαγομένων οχημάτων, η απόδειξη της πιστότητας μπορεί να παρασχεθεί με τρεις τρόπους. Για τα «καινούργια» και εγκεκριμένου τύπου οχήματα, συνίσταται στο πιστοποιητικό το οποίο εκδίδει ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπός του, ενώ τα αυτοκίνητα που είναι μεν καινούργια, αλλά δεν αντιστοιχούν στο πρότυπο, πρέπει να υποβάλλονται σε ατομικό έλεγχο. Για τα «μεταχειρισμένα» αυτοκίνητα, ο κύριος οφείλει να εφοδιαστεί με το πιστοποιητικό πιστότητας και να προσκομίσει το αυτοκίνητο στον οργανισμό ελέγχου· μετά τη διεξαγωγή ελέγχου, με τον οποίο βεβαιώνεται η τήρηση των κανονιστικών διατάξεων, ο τελευταίος του εκδίδει το δελτίο κυκλοφορίας.

Τα δύο διατάγματα επιβάλλουν τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου: α) για τα «καινούργια» αυτοκίνητα οχήματα πριν από την πρώτη θέση τους σε κυκλοφορία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι άμαξες μικτής μεταφοράς, ενώ δεν συμπεριλαμβάνονται τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως· β) για τα αυτοκίνητα οχήματα, για τα οποία έχει ζητηθεί η έκδοση άδειας κυκλοφορίας από νέο κάτοχο· γ) για τα εισαγόμενα αυτοκίνητα οχήματα (είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι την 1η Απριλίου 1979, μετά δηλαδή τη διεξαγωγή του πρώτου ελέγχου του οχήματος του Schloh, καταργήθηκε η υποχρέωση υποβολής αυτού του είδους αυτοκινήτων, εφόσον είναι «καινούργια», σε έλεγχο προ της εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας)· δ) για τα αυτοκίνητα οχήματα που άλλαξαν κύριο, στα οποία συμπεριλαμ-

βάνονται οι άμαξες μικτής μεταφοράς, ενώ δεν συμπεριλαμβάνονται οι ιδιωτικής χρήσεως.

Τα αυτοκίνητα οχήματα υποβάλλονται επίσης σε περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους: αυτοί είναι ετήσιοι, τα αυτοκίνητα όμως που είναι αποκλειστικά ιδιωτικής χρήσεως απαλλάσσονται απ' αυτόν για τα τέσσερα πρώτα έτη. Το ίδιο προνόμιο ισχύει για τις άμαξες μικτής μεταφοράς, εφόσον ο κύριος συμπληρώσει σχετική δήλωση κατά τη διεξαγωγή του πρώτου τεχνικού ελέγχου.

3. Η κοινοτική ρύθμιση στηρίζεται στους κανόνες της Συνθήκης περί κυκλοφορίας των εμπορευμάτων και διέπεται από τις οδηγίες περί εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών, οι οποίες, στον υπό κρίση τομέα, είναι περισσότερες από πενήντα: η μία γενικού χαρακτήρα και οι λοιπές σχετικές με τα συστατικά μέρη των οχημάτων με κινητήρα. Η οδηγία-πλαίσιο (70/156 της 6ης Φεβρουαρίου 1970, ΕΕ ειδ. έκδ. 13/001, σ. 46) προβλέπει μια διαδικασία που θα παρέχει στους κατασκευαστές τη δυνατότητα να λαμβάνουν σε κάθε κράτος μέλος έγκριση ΕΟΚ ισχύουσα για ολόκληρο τον κοινοτικό χώρο· έτσι, τα οχήματα των οποίων θα βεβαιώνουν την πιστότητα θα μπορούν να διατίθενται ελεύθερα στο εμπόριο σε όλα τα κράτη. Η διαδικασία αυτή θα τεθεί άλλωστε σε ισχύ μόνον αφού εναρμονιστούν, με ειδικές οδηγίες, όλα τα συστατικά μέρη και τα χαρακτηριστικά που αναγράφονται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ, που είναι συνημμένο ως παράρτημα στην οδηγία-πλαίσιο: μένουν ακόμη να ρυθμιστούν τα ελαστικά, οι υαλοπίνακες ασφαλείας, η διάσταση και η μάζα.

Πρέπει εξάλλου να υπομνηστεί ότι η οδηγία-πλαίσιο και οι ειδικές οδηγίες αποσκοπούν σε μία — όπως λέγεται — « προαιρετική » εναρμόνιση· επιτρέπεται δηλαδή στα κράτη μέλη να διατηρούν εν ισχύι τους δικούς τους κανόνες παράλληλα με τους κοινοτικούς (πρώτη και δεύτερη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 70/156). Είναι επομένως δυνατό να εξακολουθούν να συνυπάρχουν οχήματα του ίδιου τύπου με διαφορετικά χαρακτηριστικά και, κατά συνέπεια, η κυκλοφορία τους εντός της Κοινότητας να συναντά και στο μέλλον ορισμένα εμπόδια. Έχοντας επίγνωση αυτού του στοιχείου, η Επιτροπή απηύθυνε στα κράτη μέλη στις 20 Σεπτεμβρίου 1984 μια ανακοίνωση σχετική με τις « διατυπώσεις εγκρίσεως και εκδόσεως άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων που εισάγονται από άλλο κράτος μέλος και τη συμφωνία τους προς το κοινοτικό δίκαιο ».

4. Είπα ότι η βελγική ρύθμιση — όπως άλλωστε και η ρύθμιση άλλων κρατών μελών — διακρίνει μεταξύ « καινούργιων » και « μεταχειρισμένων » οχημάτων. Από τη Διάταξη παραπομπής προκύπτει ότι μεταξύ των αντιδίκων ερίζεται η κατάσταση του εισαχθέντος αυτοκινήτου: κατά τον μεν ενάγοντα είναι καινούργιο, κατά τη δε εναγομένη είναι μεταχειρισμένο. Ο παραπέμπων δικαστής — ο οποίος, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, είναι ο μόνος αρμόδιος να εκτιμά τα πραγματικά περιστατικά (αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 1969, υπόθεση 10/69, Portelange, Racc. 1969, σ. 315, σκέψεις 5 έως 7· της 23ης Ιανουαρίου 1975, υπόθεση 51/74, Hulst, Racc. 1975, σ. 79, σκέψη 12· της 5ης Οκτωβρίου 1977, υπόθεση 5/77, Tedeschi, Racc. 1977, σ. 1555, σκέψη 17· της 16ης Μαρτίου 1978, υπόθεση 117/77, Bestuur van het Algemeen Ziekenfonds, Racc. 1978, σ. 825, σκέψεις 6 και 7· της 29ης Νοεμβρίου 1978, υπόθεση 83/78, Pigs Marketing Board, Racc. 1978, σ. 2347, σκέψη 25· της 15ης Νοεμβρίου 1979, υπόθεση 36/79, Denkavit Futtermittel GmbH, Racc. 1979, σ. 3439,

σκέψη 12· της 14ης Φεβρουαρίου 1980, υπόθεση 53/79, Damiani, Racc. 1980, σ. 273, σκέψη 5, και, τέλος, της 20ής Μαρτίου 1986, υπόθεση 35/85, Tissier, Συλλογή 1986, σ. 1207, σκέψη 9) — δέχτηκε σαφώς την πρώτη άποψη.

Επί του σημείου όμως αυτού είναι ανάγκη να συνεννοηθούμε. Η έννοια του « καινούργιου » και του « μεταχειρισμένου » δεν συμπίπτει με την έννοια που δίνουν τα λεξικά, αλλά είναι η μία ευρύτερη και η άλλη στενότερη. Πράγματι, η περίπτωση που μας απασχολεί εμπίπτει στο φαινόμενο των λεγομένων « παραλλήλων » εισαγωγών, εκείνων δηλαδή τις οποίες πραγματοποιούν πρόσωπα που προμηθεύονται το όχημα από μεταπωλητές της χώρας παραγωγής ή άλλων χωρών, για να το εξαγάγουν ή να το επανεισαγάγουν σε κάποιο κράτος μέλος (βλέπε Διάταξη του προέδρου της 7ης Ιουνίου 1985, υπόθεση 154/85 R, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1985, σ. 1753). Σ' αυτές όμως τις συναλλαγές, είναι βέβαιο ότι το αυτοκίνητο που τίθεται σε πρώτη κυκλοφορία δεν θεωρείται μεταχειρισμένο, έστω και αν ορισμένες γραφειοκρατίες (όπως η ιταλική) το ορίζουν παραδόξως ως « μεταχειρισμένο με μηδέν χιλιόμετρα ». Θα προχωρούσα ακόμη παραπέρα: κατά τους κανόνες και την πρακτική πολλών κρατών μελών, « καινούργιο » ως προς τη χρήση είναι ακόμη και το όχημα που έχει λάβει προσωρινή άδεια στο εξωτερικό (παραδείγματος χάρη, για να εξαχθεί είτε με πινακίδες τελωνείου, που καθιστούν μεν δυνατή τη μεταφορά του από τη χώρα εξαγωγής, δεν επιτρέπουν όμως την κυκλοφορία του, είτε με πινακίδες διαμετακομίσεως, που αντιθέτως του επιτρέπουν να κυκλοφορεί).

Θα απαντήσω επομένως στα ερωτήματα υπό το πρίσμα που αντιλαμβάνεται το « καινούργιο » ο παραπέμπων δικαστής, όχι δηλαδή με την έννοια αυτού « που μόλις βγήκε από το εργοστάσιο », αλλά σύμφωνα με την παραδοχή που μόλις διεκρίνισα· ενώ με τα προβλήματα τα σχετικά με το « μεταχειρισμένο αυτοκίνητο » θα ασχοληθώ μόνο χάριν πληρότητας.

5. Στην παρούσα δίκη κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και η δανική κυβέρνηση. Η βελγική κυβέρνηση, αντιθέτως, απάντησε σε ορισμένες ερωτήσεις που της απηύθυνε το Δικαστήριο.

Από λογική άποψη, πρέπει πρώτα να εξεταστεί το πρόβλημα που τίθεται με το δεύτερο ερώτημα: να οριστεί δηλαδή αν, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, είναι νόμιμο να υποβάλλεται σε τεχνικό έλεγχο πριν από την έκδοση άδειας κυκλοφορίας ένα καινούργιο αυτοκίνητο, που εισάγεται από άλλο κράτος μέλος και είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό πιστότητας. Και αν μεν το πιστοποιητικό αυτό εκδόθηκε στο κράτος μέλος εισαγωγής, μου φαίνεται προφανές ότι οποιοσδήποτε έλεγχος που καθιστά δυσχερέστερη ή δαπανηρότερη την έκδοση άδειας κυκλοφορίας συνιστά μέτρο που αντιβαίνει προς το άρθρο 30 και δεν δικαιολογείται βάσει του άρθρου 36. Πράγματι, το πιστοποιητικό βεβαιώνει ότι το αυτοκίνητο είναι σύμφωνο προς τον τύπο που είναι εγκεκριμένος στη χώρα όπου θα χρησιμοποιηθεί· με άλλα λόγια, ότι ανταποκρίνεται προς τους κανόνες ασφαλείας που ισχύουν για τα οχήματα που έχουν λάβει ή που θα λάβουν άδεια κυκλοφορίας στη χώρα αυτή.

Το ίδιο όμως πρέπει να λεχθεί και για το όχημα, του οποίου το πιστοποιητικό πιστότητας αναφέρεται στον τύπο που είναι εγκεκριμένος στο κράτος εξαγωγής, τουλάχιστον όταν το κράτος αυτό επιβάλλει τεχνικές προϋποθέσεις σύμφωνες προς τις κοινοτικές οδηγίες ή πάντως ισοδύναμες προς εκείνες που επιβάλλονται από τη χώρα εισαγωγής. Ισχύει εδώ, νομίζω, η αρχή που επικυρώθηκε με την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 1981, υπόθεση 272/80, Frans-Nederlandse Maatschappij voor Biologische Producten BV, Συλλογή 1981, σ. 3277, σκέψη 14, κατά την οποία οι εθνικές αρχές δεν μπορούν, χωρίς να παρίσταται ανάγκη, να απαιτούν τεχνικούς ελέγχους, όταν

αυτοί έχουν ήδη γίνει σε άλλο κράτος μέλος, τα δε αποτελέσματά τους είναι — ή μπορούν, κατόπιν αιτήσεως, να τεθούν — στη διάθεσή τους.

και, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή, είναι ίσως σκόπιμο να εκτιμηθεί η νομιμότητα έναντι του κοινοτικού δικαίου των δύο τεχνικών ελέγχων σε σχέση με την εισαγωγή « μεταχειρισμένων » οχημάτων.

6. Το πρώτο ερώτημα αφορά το αν συμβιβάζεται προς το κοινοτικό δίκαιο ένας κανόνας που υποβάλλει σε δεύτερο έλεγχο, που διεξάγεται λίγο μετά τον πρώτο, τα εισαγόμενα οχήματα, των οποίων έχει πιστοποιηθεί η πιστότητα στη χώρα εισαγωγής ή εξαγωγής. Για τους λόγους που μόλις ανέπτυξα, και αυτή η επιθεώρηση, εφόσον αποσκοπεί στον έλεγχο της πιστότητας καινούργιου οχήματος, έστω και αν προορίζεται για μεικτή μεταφορά, συνιστά μέτρο αποτελέσματος ισοδυνάμου προς ποσοτικό περιορισμό. Η εναγομένη αντιλέγει ότι η επιθεώρηση αυτή είναι χρήσιμη και στον κύριο, διότι κατά τη διενέργειά της συμπληρώνει αυτός τη δήλωση που είναι αναγκαία για να εξομοιωθεί το όχημα μικτής μεταφοράς προς αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσεως, απαλλασσόμενο έτσι από τον ετήσιο έλεγχο για τα τέσσερα πρώτα έτη. Η άποψη αυτή όμως δεν μπορεί να υποστηριχτεί. Πράγματι, η εν λόγω δήλωση δεν απαιτεί κανέναν τεχνικό έλεγχο του οχήματος και μπορεί κάλλιστα να καταρτιστεί μαζί με την αίτηση εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας.

Ας αρχίσουμε με τον έλεγχο που προηγείται της εκδόσεως αδείας κυκλοφορίας του οχήματος. Υπέρ του συννόμου αυτού του ελέγχου νομίζω ότι συνηγορούν τουλάχιστον δύο επιχειρήματα: α) το αυτοκίνητο ενδέχεται να έχει υποστεί μετατροπές κατά το χρόνο που ακολουθεί την έκδοση της οριστικής του άδειας κυκλοφορίας και ενδέχεται έτσι να καταλήξει να είναι διαφορετικό από το πώς περιγράφεται στο πιστοποιητικό πιστότητας· β) η κατάσταση του οχήματος ενδέχεται να μην είναι τέτοια που να παρέχει, από άποψη ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, τις εγγυήσεις που απαιτούνται για τα οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας στο κράτος εισαγωγής. Φυσικά, η απόφαση Frans-Nederlandse Maatschappij ισχύει και στην υπό κρίση περίπτωση: ο έλεγχος, δηλαδή, δεν πρέπει να αποτελεί επανάληψη των ελέγχων που έχουν ήδη διενεργηθεί στο κράτος εξαγωγής, ιδίως όταν τα αποτελέσματά τους μπορούν να τεθούν στη διάθεση των αρχών της χώρας εισαγωγής.

Αφού γίνεται δεκτό ότι οι τεχνικοί έλεγχοι επί των καινούργιων εισαγομένων αυτοκινήτων οχημάτων απαγορεύονται από το άρθρο 30 και δεν δικαιολογούνται βάσει του άρθρου 36, πρέπει επίσης να γίνει δεκτό ότι δεν συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο και τα τέλη που επιβάλλονται για τη διενέργειά τους. Πράγματι, βλέπε αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1979, υπόθεση 179/78, Rivoira, Racc. 1979, σ. 1157, σκέψη 14· και της 15ης Δεκεμβρίου 1976, υπόθεση 35/76, Simmenthal, Racc. 1976, σ. 1871, σκέψη 22.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, αντιθέτως, ότι ο δεύτερος έλεγχος συνιστά αδικαιολόγητο εμπόδιο επί των εισαγωγών. Απαντώντας σε ερώτηση του Δικαστηρίου, η βελγική κυβέρνηση απέκρουσε αυτή τη μομφή, τα επιχειρήματά της όμως δεν μου φαίνονται πειστικά. Πράγματι: α) η ταυτότητα του κυρίου μπορεί ευχερώς να προκύψει από τα δικαιολογητικά, τα οποία προσκομίζει για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας· β) τίποτε δεν εμποδίζει να καταρτιστεί η δήλωση περί της μικτής χρήσεως του οχήματος κατά τη διεξαγωγή του πρώτου τεχνικού ελέγχου.

7. Χάριν πληρότητας και ενόψει των απόψεων που διατύπωσαν σχετικώς η δανική κυβέρνηση

Τα συμπεράσματα αυτά έχουν αντίκτυπο στη νομιμότητα των τελών. Αυτά μεν που εισπράττονται για τον πρώτο έλεγχο εμπίπτουν στο

πεδίο εφαρμογής του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΟΚ και μπορούν να θεωρηθούν δικαιολογημένα, εφόσον δεν αντιβαίνουν προς την αρχή της αναλογικότητας. Εκείνα δε που εισπράττονται για το δεύτερο έλεγχο είναι προδήλως παράνομα, ως παρεπόμενο στοιχείο ελέγχου που δεν συμβιβάζεται προς το κοινοτικό δίκαιο.

8. Βάσει όλων των σκέψεων που προηγήθηκαν, σας προτείνω να απαντήσετε ως εξής στα ερωτήματα που διατύπωσε ο juge de paix του τρίτου καντονίου του Schaerbeek στο πλαίσιο της διαφοράς μεταξύ του Bernhard Schloh και της SPRL Auto contrôle technique:

1) Το σύστημα των άρθρων 30 έως 36 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει την έννοια ότι συνιστά μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικό περιορισμό κάθε εθνική διάταξη, δυνάμει της οποίας τα αυτοκίνητα οχήματα που εισάγονται καινούργια, έστω και αν προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, υποβάλλονται σε τεχνικούς ελέγχους πριν ή λίγο μετά την έκδοση άδειας κυκλοφορίας, όταν τα οχήματα αυτά είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό πιστότητας προς τον τύπο που είναι εγκεκριμένος στη χώρα εισαγωγής ή εξαγωγής.

2) Τα ποσά που εισπράττονται κατά τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων που δεν συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο είναι επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος προς δασμούς, εφόσον επιβάλλονται λόγω της διασχίσεως των συνόρων.