ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 21ης Μαρτίου 1996 *

Στην υπόθεση C-39/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του tribunal de police de La Rochelle (Γαλλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά του

Pierre Goupil,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. A. O. Edward, πρόεδρο τμήματος, P. Jann (εισηγητή) και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— ο P. Goupil, εκπροσωπούμενος από τους Paul Mauriac και Alexandre Carnelutti, δικηγόρους Παρισίων,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από την Edwige Belliard, αναπληρώτρια διευθύντρια στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, και την Anne de Bourgoing, chargé de mission της ίδιας διευθύνσεως,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπουμένη από τη Lindsey Nicoll, του Treasury Solicitor's Department,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Götz zur Hausen, νομικό σύμβουλο,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του P. Goupil, εκπροσωπουμένου από τους Paul Mauriac και Alexandre Carnelutti, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπουμένης από τον Romain Nadal, αναπληρωτή γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπουμένης από τον Nicholas Green, barrister, και της Επιτροπής, εκπροσωπουμένης από τον Götz zur Hausen, κατά τη συνεδρίαση της 30ής Νοεμβρίου 1995,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 25ης Ιανουαρίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 1995, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Φεβρουαρίου 1995, το tribunal de police de La Rochelle υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, ένα προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1, στο εξής: κανονισμός).

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας που είχε κινηθεί κατά του P. Goupil, ο οποίος κατηγορείται ότι παρέβη τέσσερις φορές την κανονιστική ρύθμιση περί του χρόνου εργασίας των οδηγών.

3 Ο κανονισμός προβλέπει, στα τμήματα IV και V, τη διάρκεια του χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 4:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται επί των μεταφορών που εκτελούνται από:

(...)

6) οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, υδρεύσεως, αερίου, ηλεκτρισμού, οδοποιίας,

αποκομιδής απορριμμάτων, τηλεγράφου, τηλεφώνου, ταχυδρομικών αποστολών, ραδιοφωνίας, τηλεόρασης και ανίχνευσης των πομπών ή δεκτών τηλεόρασης ή ραδιοφώνου·

(...)»

4 Ο Goupil είναι διευθύνων σύμβουλος εταιρίας που ασχολείται με τον καθαρισμό, την απορρύπανση και την επεξεργασία αποβλήτων. Τα οχήματα της εταιρίας συλλέγουν τα απόβλητα από τις επιχειρήσεις και τα μεταφέρουν σε ένα κέντρο υγειονομικής ταφής ή σε εγκατάσταση καύσεως. Κατόπιν ελέγχου, οι υπηρεσίες της Χωροφυλακής διαπίστωσαν ότι ένας από τους οδηγούς της επιχειρήσεως είχε υπερβεί τέσσερις φορές την προβλεπόμενη από τον νόμο διάρκεια συνεχούς οδηγήσεως. Κατόπιν αυτού, ασκήθηκε δίωξη κατά του Goupil λόγω παραβάσεως του κανονισμού και του γαλλικού διατάγματος 1130 της 17ης Οκτωβρίου 1986.

5 Κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ο Goupil ισχυρίστηκε ότι, βάσει του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού, δεν ήταν υποχρεωμένος να έχει εγκαταστήσει στα οχήματα της επιχειρήσεώς του ταχογράφο και ότι, επομένως, η υπέρβαση της διάρκειας οδηγήσεως δεν μπορούσε να συνιστά παράβαση.

6 Το tribunal de police de La Rochelle αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Εξαιρεί το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 τα οχήματα ιδιωτικών εταιριών περισυλλογής και επεξεργασίας απορριμμάτων που μεταφέρουν κάδους απορριμμάτων ή βιομηχανικά απόβλητα, ακόμα και όταν οι μεταφορές αυτές πραγματοποιούνται σε μεγάλες αποστάσεις;»

7 Με το ερώτημα αυτό το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν έναν ορισμό της εννοίας «οχήματα που χρησιμοποιούνται από την υπηρεσία αποκομιδής απορριμμάτων», που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού.

8 Κατ' αρχάς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το άρθρο 4 του κανονισμού απαριθμεί ορισμένες κατηγορίες μεταφορών οι οποίες εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Επομένως, το άρθρο 4, δεδομένου ότι συνιστά παρέκκλιση από το γενικό καθεστώς, δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε τα αποτελέσματά του να εκτείνονται πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων τα οποία σκοπεί να κατοχυρώσει. Επιπλέον, το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων που προβλέπει το άρθρο αυτό πρέπει να προσδιορίζεται με γνώμονα τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός (βλ. απόφαση της 25ης Ιουνίου 1992, C-116/91, British Gas, Συλλογή 1992, σ. I-4071, σκέψη 12).

9 Όσον αφορά τα συμφέροντα των οποίων την προστασία σκοπεί να διασφαλίσει το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού, πρέπει να σημειωθεί ότι οι εξαιρέσεις που προβλέπει η διάταξη αυτή στηρίζονται στη φύση των υπηρεσιών για τις οποίες χρησιμοποιούνται τα οχήματα. Συναφώς, από την περιεχόμενη στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού απαρίθμηση προκύπτει ότι όλες οι υπηρεσίες που διαλαμβάνονται στη διάταξη αυτή συνιστούν γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος (προπαρατεθείσα απόφαση British Gas, σκέψη 13).

10 Όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη του, ο κανονισμός αποσκοπεί στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.

11 Ενόψει των στόχων αυτών, ιδίως του στόχου που αφορά τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η έννοια «αποκομιδή απορριμμάτων» πρέπει να ερμηνεύεται ως αφορώσα μόνον την περισυλλογή των απορριμμάτων από τον χώρο όπου έχουν αποτεθεί. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται προς τούτο διανύουν περιορισμένες αποστάσεις σε σύντομο χρόνο, δεδομένου ότι η μεταφορά απλώς εξυπηρετεί την αποκομιδή. Η μεταφορά απορριμμάτων που δεν εμφανίζει τα χαρακτηριστικά αυτά δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εκτιμά αν η συγκεκριμένη περίπτωση που υποβάλλεται στην κρίση του εμφανίζει τα χαρακτηριστικά αυτά.

12 Επί πλέον, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που απαριθμούνται στο άρθρο 4, σημείο 6, είναι γενικού συμφέροντος, στην έννοια των απορριμμάτων τα οποία μπορεί να αφορά η αποκομιδή περιλαμβάνονται τόσο τα οικιακά απορρίμματα και τα απόβλητα από εμπορικές δραστηριότητες, όσο και τα ειδικής φύσεως απόβλητα, εφόσον η αποκομιδή τους εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον. Η ερμηνεία αυτή είναι επίσης σύμφωνη προς τον σκοπό της εναρμονίσεως των όρων του ανταγωνισμού, χωρίς ωστόσο να εμποδίζει την εφαρμογή ειδικότερων διατάξεων που αφορούν συγκεκριμένες κατηγορίες απορριμμάτων, όπως είναι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού, που έχει εφαρμογή στις μεταφορές απορριμμάτων από σφάγια ζώων.

13 Εντός των ορίων που καθορίστηκαν προηγουμένως, εμπίπτουν επίσης στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού τα δρομολόγια των οχημάτων χωρίς φορτίο και οι μετακινήσεις τους που εξυπηρετούν την προετοιμασία των μεταφορών.

14 Τέλος, για να ισχύει η σχετική εξαίρεση για τα εν λόγω οχήματα δεν απαιτείται αυτά να χρησιμοποιούνται απευθείας από τις δημόσιες αρχές. Ο κανονισμός 3820/85 αποσκοπεί στο να καταστήσει λιγότερο αυστηρές τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 47). Σε αντίθεση με τη διάταξη την οποία αντικαθιστά, ήτοι το άρθρο 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977, περί τροποποιήσεως του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213), το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 δεν μνημονεύει πλέον τα «οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες». Η τροποποίηση αυτή του κειμένου έχει ως αποτέλεσμα ότι η σχετική εξαίρεση μπορεί να ισχύει τόσο υπέρ των δημοσίων αρχών όσο και υπέρ των ιδιωτικών επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος υπό τον έλεγχο των αρχών αυτών.

15 Επομένως, στο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο όρος «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού, έχει την έννοια ότι αφορά τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την περισυλλογή κάθε είδους απορριμμάτων για τα οποία δεν υφίσταται ειδικότερη ρύθμιση, καθώς και για τη μεταφορά τους σε κοντινές αποστάσεις, στο πλαίσιο της παροχής μιας γενικής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος απευθείας από τις δημόσιες αρχές ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις υπό τον έλεγχο των αρχών αυτών.

Επί των δικαστικών εξόδων

6 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 1995 το tribunal de police de La Rochelle, αποφαίνεται:

Ο όρος «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των εθνικών μεταφορών, έχει την έννοια ότι αφορά τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την περισυλλογή κάθε είδους απορριμμάτων για τα οποία δεν υφίσταται ειδικότερη ρύθμιση, καθώς και για τη μεταφορά τους σε κοντινές αποστάσεις, στο πλαίσιο της παροχής μιας γενικής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος απευθείας από τις δημόσιες αρχές ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις υπό τον έλεγχο των αρχών αυτών.

Edward Jann Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 21 Μαρτίου 1996.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

D. A. O. Edward