ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 21ης Μαΐου 1987 *

Στην υπόθεση 79/86,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του High Court of Justiciary του Εδιμβούργου προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του παραπέμποντος δικαστηρίου μεταξύ

R. T. Hamilton, Procurator Fiscal, Dunfermline,

και

Joseph Stanley Wilson Whitelock, η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία ορισμένων διατάξεων κοινοτικών κανονισμών στον τομέα των οδικών μεταφορών,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα)

συγκείμενο από τους Y. Galmot, πρόεδρο τμήματος, U. Everling και Moitinho de Almeida, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mischo
γραμματέας: B. Pastor, υπάλληλος διοικήσεως

λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις που κατέθεσαν:

— η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον Arthur Hamilton, QC, και από την S. J. Hay,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον κύριο νομικό της σύμβουλο George Close,

έχοντας υπόψη την έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 22ας Ιανουαρίου 1987,

αφού άκουσε το γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 10ης Μαρτίου 1987,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με απόφαση της 5ης Μαρτίου 1986, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Μαρτίου 1986, το High Court of Justiciary του Εδιμβούργου υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία ορισμένων διατάξεων κοινοτικών κανονισμών στον τομέα των οδικών μεταφορών.

2 Αυτό το ερώτημα ανέκυψε στο πλαίσιο ποινικής δίκης κατά του Joseph Stanley Wilson Whitelock, διωκόμενου μεταξύ άλλων διότι χρησιμοποίησε φορτηγό αυτοκίνητο μετατραπέν ώστε να χρησιμοποιείται σαν όχημα παροχής οδικής βοήθειας, χωρίς να το έχει εφοδιάσει με τη συσκευή ελέγχου που προβλέπει το άρθρο 97 (1) (a) του Transport Act 1968 όπως έχει τροποποιηθεί. Σύμφωνα μ' αυτή τη διάταξη, η χρησιμοποίηση οχήματος που δεν πληροί τους όρους της κοινοτικής ρυθμίσεως στον τομέα της συσκευής ελέγχου (δείκτου ταχύτητας) συνιστά παράβαση.

3 Κρίνοντας ότι η ερμηνεία της εν λόγω κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως του ήταν απαραίτητη για να εκδώσει την απόφασή του, το High Court of Justiciary του Εδιμβούργου υπέβαλε το ακόλουθο ερώτημα:

« Εξαιρείται από τις απαιτήσεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου (ως ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 9, του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου) ένα φορτηγό αυτοκίνητο, το οποίο έχει προσαρμοστεί για να χρησιμοποιείται ως ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας, έχοντας εφοδιαστεί με ηλεκτροκίνητο βαρούλκο και δυνάμενο να φέρει γερανό ο οποίος κείται μεταξύ δύο κατωφερών διαδρόμων στο εμπρόσθιο μέρος του και μία τροχαλία επί του εμπροσθίου μέρους του αμαξώματος, καθ' ον χρόνο χρησιμοποιείται, κατά την άσκηση του επαγγέλματος από ιδιοκτήτη συνεργείου επισκευής αυτοκινήτων, προς μεταφορά μη δυναμένων πλέον να κινηθούν οχημάτων, τα οποία αγοράζει ο ιδιοκτήτης, από τον τόπο της αγοράς στον τόπο του συνεργείου του με σκοπό να τα επισκευάσει και να τα πωλήσει; »

4 Στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση αναπτύσσονται διεξοδικώς οι λεπτομέρειες της διαδικασίας στην κύρια δίκη, οι οικείες κοινοτικές διατάξεις καθώς και οι παρατηρήσεις που κατέθεσαν η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή.

Τα στοιχεία αυτά του φακέλου δεν επαναλαμβάνονται πιο κάτω παρά μόνο καθόσον απαιτείται για να σχηματίσει κρίση το Δικαστήριο.

5 Υπενθυμίζεται καταρχάς ότι σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1970 περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150 και επ.), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 2828/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 27 και επ.) « η συσκευή ελέγχου πρέπει να τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ... εξαιρέσει των οχημάτων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 ... ». Το εν λόγω άρθρο 4 του κανονισμού 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 και επ.), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213 και επ.), αναφέρει μεταξύ άλλων τα « ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας » (παράγραφος 9).

6 Όπως προκύπτει από την ίδια τη διατύπωση των προαναφερθεισών διατάξεων η παρέκκλιση για την οποία πρόκειται συνδέεται με τη μόνη ιδιότητα του « ειδικού οχήματος για παροχή οδικής βοήθειας », οποιαδήποτε και αν είναι η φύση της πραγματοποιούμενης μεταφοράς.

7 Αυτή η ερμηνεία ενισχύεται από την προσέγγιση της διατύπωσης της παραγράφου 9 του άρθρου 4 του κανονισμού 543/69 και της διατυπώσεως των άλλων παρεκκλίσεων που απαριθμούνται σ' αυτό το άρθρο. Πράγματι, όπως ορθώς παρατήρησε η Επιτροπή, ορισμένες απ' αυτές τις παρεκκλίσεις αναφέρονται ρητώς στη χρήση για την οποία οι εξεταζόμενες κατηγορίες οχημάτων πρέπει να προορίζονται ή να απασχολούνται για να μπορούν να απολαύουν της εξαιρέσεως. Το γεγονός ότι κανένας παρόμοιος όρος σχετικός με τη χρήση δεν προβλέπεται όσον αφορά τα « ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας » οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η εφαρμογή της προβλεπόμενης γι' αυτά εξαίρεσης δεν εξαρτάται από τη χρήση που πράγματι γίνεται του οχήματος αυτού του τύπου.

8 Πρέπει, επομένως, να καθορισθεί η έννοια του όρου « ειδικό όχημα παροχής οδικής βοήθειας », όπως νοείται στο άρθρο 4, παράγραφος 9, του κανονισμού 543/69.

9 Σχετικώς υπενθυμίζεται ότι στην απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984 (Scott, 133/83, Συλλογή σ. 2863), το Δικαστήριο έκρινε ότι η έκφραση « ειδικό όχημα » για ορισμένες μεταφορές, προς το σκοπό εφαρμογής του κανονισμού 543/69, αφορά μόνο τα οχή-

ματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός και άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τέτοιες μεταφορές.

10 Λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, τις ενδείξεις που απορρέουν από αυτή την απόφαση και, αφετέρου, τη συνήθη έννοια της λέξεως « παροχή οδικής βοήθειας », η έννοια του « ειδικού οχήματος για παροχή οδικής βοήθειας » πρέπει να νοηθεί ότι αφορά όχημα του οποίου η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά το προσδιορίζουν για να χρησιμοποιείται κυρίως για να φορτώνουν επ' αυτού οχήματα που πρόσφατα ενεπλάκησαν σε ατύχημα ή κατ' άλλον τρόπον ακινητοποιήθηκαν. Οι διαστάσεις του οχήματος αυτού του τύπου πρέπει να επιτρέπουν να διακρίνεται από τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως, όχι για παροχή οδικής βοήθειας, αλλά για την απλή μεταφορά άλλων οχημάτων.

11 Στο πλαίσιο της συνεργασίας που έχει καθιερώσει το άρθρο 177 της Συνθήκης μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, εναπόκειται στα πρώτα να προβαίνουν στις αναγκαίες πραγματικές εκτιμήσεις ώστε να καθορίζεται αν ένα φορτηγό προσαρμοσμένο κατά τον περιγραφόμενο στην απόφαση περί παραπομπής τρόπο ανταποκρίνεται σ' αυτά τα κριτήρια.

12 Για τους λόγους αυτούς πρέπει να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι « ο όρος ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας, κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 9, του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου της 25ης Μαρτίου 1969, αφορά όχημα του οποίου η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά το καθορίζουν για να χρησιμοποιείται κυρίως για να φορτώνουν επ' αυτού οχήματα τα οποία πρόσφατα ενεπλάκησαν σε ατύχημα ή κατ' άλλο τρόπο ακινητοποιήθηκαν. Ένα τέτοιο όχημα δεν οφείλει να συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1970 για οποιαδήποτε χρήση και αν το χρησιμοποιεί στην πραγματικότητα ο ιδιοκτήτης του ».

Επί των δικαστικών εξόδων

13 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η βρετανική κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν προτάσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης το χαρακτήρα παρεμπίπτοντος, που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υποβλήθηκε από το High Court of Justiciary του Εδιμβούργου, με απόφαση της 5ης Μαρτίου 1986, αποφαίνεται:

Ο όρος « ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας », κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 9, του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου της 25ης Μαρτίου 1969, αφορά όχημα του οποίου η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά το καθορίζουν για να χρησιμοποιείται κυρίως για να φορτώνουν επ' αυτού οχήματα τα οποία πρόσφατα ενεπλάκησαν σε ατύχημα ή κατ' άλλο τρόπο ακινητοποιήθηκαν. Ένα τέτοιο όχημα δεν οφείλει να συγκεντρώνει τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1970 για οποιαδήποτε χρήση και αν το χρησιμοποιεί στην πραγματικότητα ο ιδιοκτήτης του.

Galmot Everling Moitinho de Almeida

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 21 Μαΐου 1987.

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο πρόεδρος του τρίτου τμήματος

Y. Galmot