ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠ' ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ ΣΥΖΗΤΗΣΗ
στην υπόθεση 79/86 *

I — Πραγματικά περιστατικά και έγγραφη διαδικασία

1. Ο κανονισμός 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.) προβλέπει την καθιέρωση συσκευής ελέγχου (δείκτου ταχύτητας) στα οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Καθορίζει κυρίως τα τεχνικά χαρακτηριστικά των δεικτών ταχύτητας και ορίζει τα οχήματα στα οποία πρέπει να τοποθετηθούν. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, αυτού του κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 2828/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 27 και επ.) ορίζει προς το σκοπό αυτό ότι:

« Η συσκευή ελέγχου πρέπει να τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων και που είναι εγγεγραμμένα σε κράτος μέλος, εξαιρέσει των οχημάτων τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 καθώς και των οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές, όταν η διαδρομή που διανύεται για την εκτέλεση των μεταφορών αυτών υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα. »

Το 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.), ορίζει μεταξύ άλλων (παράγραφος 9) « τα ειδικά οχήματα για παροχή οδικής βοήθειας ».

2. Στις 5 Ιουλίου 1983, ο Whitelock, που ασκούσε τη δραστηριότητα επισκευαστή οχημάτων, οδηγούσε φορτηγό αυτοκίνητο « Bedford », εγγεγραμμένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, επί της οδού που συνδέει την πόλη Perth με τον αυτοκινητόδρομο προς Εδιμβούργο, στην περιφέρεια του Dunfermline. Το εν λόγω φορτηγό αυτοκίνητο που δεν ήταν εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου, κατά την έννοια των προαναφερθεισών κοινοτικών διατάξεων, είχε προσαρμοσθεί για να χρησιμοποιείται ως όχημα παροχής οδικής βοήθειας. Ήταν εφοδιασμένο με ηλεκτροκίνητο βαρούλκο, με λυόμενο γερανό κείμενο μεταξύ δύο κατωφερών διαδρόμων στο εμπρόσθιο μέρος του και με τροχαλία επί του εμπροσθίου μέρους του αμαξώματος. Επίσης ρυμουλκούμενο εφοδιασμένο με βαρούλκο ήταν συνδεδεμένο στο φορτηγό αυτοκίνητο.

Όπως προκύπτει από τη δικογραφία ο Whitelock, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του ως επισκευαστή αυτοκινήτων, μπορούσε να κληθεί 24 ώρες το εικοσιτετράωρο από την αστυνομία για να βοηθήσει στη ρυμούλκηση οχημάτων που είχαν εμπλακεί σε οδικά ατυχήματα. Την ημέρα για την οποία πρόκειται, μετέφερε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που είχαν ακινητοποιηθεί, και τα οποία είχε αγοράσει ο ίδιος στην αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, στο συνεργείο του για να τα επισκευάσει ώστε να μπορούν να κινηθούν και να δυνηθεί να τα μεταπωλήσει σε ιδιώτες. Δύο από αυτά τα αυτοκίνητα είχαν φορτωθεί στο φορτηγό αυτοκίνητο με το βαρούλκο του φορτηγού αυτοκινήτου, ενώ ένα τρίτο αυτοκίνητο είχε φορτωθεί στο ρυμουλκούμενο, με το βαρούλκο του ρυμουλκούμενου.

Βάσει αυτών των πραγματικών περιστατικών, ο Whitelock κατηγορήθηκε για πολλές παραβάσεις, περιλαμβανομένης της παραβάσεως

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ότι χρησιμοποίησε το προπεριγραφέν φορτηγό αυτοκίνητο χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με τη συσκευή ελέγχου που προβλέπει το άρθρο 97 (1) (a) του Transport Act 1968, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 (1) (a) των Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979. Κατά τις εν λόγω διατάξεις, η χρησιμοποίηση οχήματος μη ανταποκρινόμενου στους όρους του κανονισμού 1463/70 του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1970, που προαναφέρθηκε, συνιστά παράβαση.

Ο Whitelock αθωώθηκε των κατηγοριών για τις οποίες διώχθηκε πρωτοδίκως, από τον αρμόδιο Sheriff, κυρίως με την αιτιολογία ότι το φορτηγό αυτοκίνητό του ήταν « ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας » κατά την έννοια της κοινοτικής κανονιστικής ρύθμισης και, για το λόγο αυτό, δεν είχε την υποχρέωση να είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου. Η εισαγγελική αρχή άσκησε έφεση κατ' αυτής της αποφάσεως.

Στο πλαίσιο της κατ' έφεση δίκης το High Court of Justiciary του Εδιμβούργου ανέβαλε την έκδοση οριστικής αποφάσεως και υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, το ακόλουθο προδικαστικό 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; »

3. Η παραπέμπουσα απόφαση πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 14 Μαρτίου 1986.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του πρωτοκόλλου περί του οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ, κατέθεσαν προτάσεις η βρετανική κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Arthur Hamilton, Q. C., και την S. J. Hay, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον κύριο νομικό της σύμβουλο, George Close.

Με Διάταξη της 7ης Ιουλίου 1986, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) απέρριψε την αίτηση του Whitelock με την οποία ζητούσε τη χορήγηση του ευεργετήματος πενίας κατ' εφαρμογή των άρθρων 76 και 104 του κανονισμού διαδικασίας.

Με απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 1986, το Δικαστήριο, κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, αποφάσισε να αναθέσει την υπό κρίση υπόθεση στο τρίτο τμήμα, κατ' εφαρμογή του άρθρου 95 του κανονισμού διαδικασίας και να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

II — Γραπτές παρατηρήσεις

Η βρετανική κυβέρνηση προτείνει να δοθεί αρνητική απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα. Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι σ' αυτό το ερώτημα προσήκει καταφατική απάντηση.

1. Η *βρετανική κυβέρνηση* παρατηρεί καταρχάς ότι το περιεχόμενο των κανονισμών 543/69 και 1463/70 πρέπει να καθορισθεί σε συνάρτηση με τη διατύπωση των εν λόγω διατάξεων, τη δομή των κανονισμών και τους στόχους τους. Οι τρεις στόχοι του κανονισμού 543/69 είναι η κοινωνική προστασία των οδηγών, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η κατάργηση των διαφορών που είναι ικανές

να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών. Το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων από αυτούς τους κανονισμούς δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να θίγει αυτούς τους στόχους.

Η βρετανική κυβέρνηση θεωρεί ότι η εξέταση του προδικαστικού ερωτήματος εγείρει δύο υποερωτήματα. Το πρώτο αφορά την έννοια και το περιεχόμενο του όρου « παροχή οδικής βοήθειας » και, ειδικότερα, αν αυτός ο όρος αφορά μόνο τις περιπτώσεις διασώσεως και τις επείγουσες περιπτώσεις ή αν περιλαμβάνει όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ένα όχημα που έχει ακινητοποιηθεί μεταφέρεται από άλλο όχημα. Το δεύτερο υποερώτημα αφορά την έννοια του όρου « ειδικό » και, κυρίως, το αν ένα όχημα που είναι εφοδιασμένο από άποψη εξοπλισμού κατά τρόπο ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται προς παροχή οδικής βοήθειας και που πράγματι χρησιμοποιείται σε ορισμένες στιγμές γι' αυτό το σκοπό, αλλά το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται επίσης για άλλους μεταφορικούς σκοπούς και που πράγματι χρησιμοποιείται σε άλλες στιγμές για τέτοιους σκοπούς, είναι ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας.

Όσον αφορά τον όρο « παροχή οδικής βοήθειας », η βρετανική κυβέρνηση επισημαίνει ότι το άρθρο 4 του κανονισμού 543/69, στην αρχική του διατύπωση, αφορούσε σε μια μόνη παράγραφο ομού « τα οχήματα που εκτελούν μεταφορές ασθενών ή τραυματιών, καθώς και υλικού διασώσεως και ειδικά οχήματα για παροχή οδικής βοήθειας ». Αυτή η διατύπωση σημαίνει ότι τα ειδικά οχήματα για παροχή οδικής βοήθειας εκτελούν επείγουσα αποστολή και αποστολή διασώσεως. Η μεταγενέστερη τροποποίηση του άρθρου 4, από τον κανονισμό 2827/77, που συγκέντρωσε τα « ειδικά οχήματα για παροχή οδικής βοήθειας » σε χωριστή παράγραφο, δεν απέβλεψε στο να επιφέρει αλλαγή στην έννοια αυτής της έκφρασης. Πράγματι, η συνήθης σημασία της αγγλικής αυτής λέξεως « breakdown » σχετίζεται με την επέλευση γεγονότος που αφορά το όχημα, που πρέπει να αντιμετωπισθεί, παρά απλή περιγραφή της κατάστασής του, όπως η κατάσταση την οποία αφορά ο όρος « unroadworthy ». Αυτή η ερμηνεία είναι επίσης σύμφωνη με τον όρο του απρόβλεπτου ατυχήματος που φαίνεται να προκύπτει από το γαλλικό και γερμανικό κείμενο.

Η διάσωση συνίσταται στην παροχή, σε ακινητοποιημένα αυτοκίνητα λόγω επεισοδίου ή ατυχήματος, επιτόπου βοήθειας και, σε περίπτωση ανάγκης, στην παροχή της δυνατότητας να ρυμουλκηθούν ή να μεταφερθούν προς τον πλησιέστερο τόπο όπου μπορούν να επισκευαστούν ή να μετατραπούν σε παλιοσίδερα. Η διάσωση από παρόμοιους τυχαίους τόπους απρόβλεπτων ατυχημάτων πρέπει να διακρίνεται από τη μεταφορά η οποία προβλέπεται εκ των προτέρων από έναν τόπο όπως η αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Πράγματι, στην περίπτωση της διασώσεως συνήθως ένα μόνον όχημα μεταφέρεται ή ρυμουλκείται, ενώ στις άλλες περιπτώσεις, είναι πιθανότερο ότι περισσότερα οχήματα μεταφέρονται ταυτόχρονα. Εξάλλου, στην περίπτωση της διασώσεως, είναι πιθανό ότι το όχημα διασώσεως που καλείται έρχεται από το πλησιέστερο δυνατό μέρος και, αφού μεταβεί επιτόπου, μεταφέρει το ακινητοποιημένο όχημα στον πλησιέστερο τόπο όπου θα μπορέσει να επισκευαστεί ή να μετατραπεί σε παλιοσίδερα. Αντιστρόφως, στις άλλες περιπτώσεις, οι αποστάσεις που πρέπει να διανυθούν μέχρι του τόπου φορτώσεως ή επιστροφής μπορεί να είναι σημαντικές, και είναι πιθανότερο να θιγούν οι στόχοι της οδικής ασφάλειας και της κοινωνικής προστασίας των οδηγών.

Κατά συνέπεια, η βρετανική κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ο όρος « παροχή οδικής βοήθειας » δεν αφορά παρά μόνο τις περιπτώσεις όπου ένα μηχανικό επεισόδιο ή ένα ατύχημα συνέβη σε όχημα επί της δημόσιας οδού και όπου, λόγω του επείγοντος που απορρέει

απευθείας από ένα τέτοιο γεγονός, το όχημα και, ενδεχομένως, οι επιβαίνοντές του έχουν ανάγκη διασώσεως. Αυτός ο όρος ωστόσο δεν έχει εφαρμογή στη μεταφορά ακινητοποιημένων οχημάτων από αγορά όπου παρόμοια οχήματα πωλούνται.

Όσον αφορά τον όρο «ειδικό» όχημα, η βρετανική κυβέρνηση υπενθυμίζει την απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984 (Scott, 133/83, Συλλογή σ. 2863), σχετική με τη χρησιμοποίηση οχημάτων ειδικευμένων στην πλανεμπορία [άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69]. Το Δικαστήριο σ' αυτή την υπόθεση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή, ο εξοπλισμός και άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά του οχήματος πρέπει να εγγυώνται ότι το όχημα αυτό χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφορά που υπάγεται στις προβλεπόμενες από τον κανονισμό παρεκκλίσεις.

Αυτός ο μοναδικός έλεγχος της ειδικεύσεως δεν μπορεί ωστόσο να λειτουργήσει τόσο εύκολα όταν πρόκειται περί ειδικών οχημάτων παροχής οδικής βοήθειας για τα οποία τα μόνιμα χαρακτηριστικά μπορεί να μην επαρκούν για να εγγυώνται ότι το όχημα δεν θα χρησιμοποιηθεί για άλλους σκοπούς, δηλαδή για κανονικές μεταφορές. Κατά συνέπεια, πρέπει στην προκειμένη περίπτωση να εξεταστεί η ειδίκευση τόσο από την άποψη των ειδικών χαρακτηριστικών όσο και από τη χρήση για την οποία χρησιμοποιείται το όχημα. Για να εξαιρεθεί σαν ειδικό όχημα παροχής οδικής βοήθειας, το εν λόγω όχημα θα έπρεπε, επομένως, όχι μόνο να έχει κατασκευαστεί ή προσαρμοσθεί ειδικώς στους σκοπούς παροχής οδικής βοήθειας, αλλά θα έπρεπε επίσης να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τέτοιους σκοπούς. Αυτό το συλλογισμό ακολούθησε άλλωστε η απόφαση του Queen' s Bench Division του High Court της Αγγλίας (Universal Salvage Ltd και Another κατά Boothby, RTR 1984, σ. 289).

2. Η *Επιτροπή* εκθέτει ότι το προδικαστικό ερώτημα εγείρει δύο κύρια προβλήματα, δηλαδή, αφενός, αν ένα όχημα του εξεταζόμενου τύπου μπορεί να θεωρεί ως ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 9, του κανονισμού 543/69, και, αφετέρου, αν η εξαίρεση επηρεάζεται από το γεγονός ότι το όχημα παροχής οδικής βοήθειας χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά οχημάτων που είχαν ακινητοποιηθεί, αγορασθεί σε αγορά κείμενη σε ορισμένη απόσταση από το κέντρο δραστηριοτήτων του ιδιοκτήτη και όχι π.χ. κατόπιν πρόσφατου ατυχήματος της κυκλοφορίας.

Όσον αφορά το πρώτο υποερώτημα, περιέχονται ενδείξεις στην απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984 (Scott, που προαναφέρθηκε) που δέχτηκε ότι ο όρος «ειδικό όχημα» σε ορισμένες μεταφορές αφορά μόνο τα οχήματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για μια απ' αυτές τις μεταφορές. Στην προκειμένη περίπτωση, φαίνεται ότι είναι δυνατό το συμπέρασμα ότι το όχημα παροχής οδικής βοήθειας για το οποίο πρόκειται εμφανίζει επαρκή βαθμό ειδικότητας σαν όχημα παροχής οδικής βοήθειας — λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι είναι εφοδιασμένο με βαρούλκο, κατωφερείς διαδρόμους και τροχαλία — ώστε να εγγυάται ότι χρησιμοποιείται κυρίως σαν όχημα παροχής οδικής βοήθειας. Στο πρώτο υποερώτημα θα έπρεπε, συνεπώς, να δοθεί καταφατική απάντηση.

Όσον αφορά το δεύτερο υποερώτημα, πρέπει να εξεταστεί αν η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να περιορίσει την εξαίρεση στη χρησιμοποίηση οχημάτων παροχής οδικής βοήθειας στη χαρακτηριστική τους αποστολή μετακινήσεως οχήματος που ακινητοποιήθηκε πρόσφατα. Τονίζεται σχετικώς ότι εξαιρούνται τα ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας ως τοιαύτα και όχι τα ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας που χρησιμοποιούνται για ειδικούς σκοπούς.

Σ' αυτή τη συγκυρία, θα ήταν διαφωτιστικό να γίνει σύγκριση της διατυπώσεως της εξαιρέ-

σεως που προβλέπει για τα οχήματα παροχής οδικής βοήθειας η παράγραφος 9 του άρθρου 4 με τις διάφορες άλλες εξαιρέσεις που προβλέπει το ίδιο άρθρο ή το άρθρο 14α του κανονισμού 543/69. Οι εν λόγω εξαιρέσεις μπορούν να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες, δηλαδή:

— τα οχήματα που εξαιρούνται λόγω της κατασκευής και του εξοπλισμού τους (για παράδειγμα άρθρο 4, παράγραφοι 6 και 9),

— τα οχήματα που εξαιρούνται λόγω της χρησιμοποιήσεώς τους χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κατασκευή ή ο εξοπλισμός τους [για παράδειγμα άρθρο 4, παράγραφοι 3, 4, 5 και 8, άρθρο 14α, παράγραφος 2, στοιχείο γ)],

— τα οχήματα που εξαιρούνται λόγω της κατασκευής και της χρησιμοποίησής τους [για παράδειγμα άρθρο 4, παράγραφοι 1, 2 και 7, άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α)].

Το γεγονός ότι δεν υφίσταται ο προβλεπόμενος περιορισμός χρησιμοποιήσεως για τα ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας, ενώ υφίσταται τέτοιος περιορισμός για άλλα οχήματα, επιβάλλει το συμπέρασμα ότι ο κοινοτικός νομοθέτης πρέπει να θέλησε να μην προβλέψει παρόμοιο περιορισμό για τα ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας. Πρέπει, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η πραγματική χρήση για την οποία χρησιμοποιείται το εν λόγω όχημα υπό τις περιστάσεις της προκειμένης περιπτώσεως δεν αποτελεί εμπόδιο για την εφαρμογή της εξαιρέσεως.

Εν συμπεράσματι, η Επιτροπή προτείνει να δοθεί στο προδικαστικό ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

Ένα φορτηγό αυτοκίνητο που είναι εξοπλισμένο για να χρησιμοποιείται ως όχημα παροχής οδικής βοήθειας λόγω του γεγονότος ότι είναι εφοδιασμένο με ηλεκτροκίνητο βαρούλκο και δύναται να φέρει γερανό ο οποίος κείται μεταξύ δύο κατωφερών διαδρόμων στο εμπρόσθιο μέρος του και μία τροχαλία επί του εμπροσθίου μέρους του αμαξώματος μπορεί να θεωρηθεί ως ειδικό όχημα παροχής οδικής βοήθειας κατά το άρθρο 4, παράγραφος 9, του κανονισμού (ΕΟΚ) 543/69 του Συμβουλίου. Το ότι χρησιμοποιείται στο πλαίσιο της επαγγελματικής δραστηριότητας του ιδιοκτήτη του, επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, για τη μεταφορά οχημάτων που έχουν αγορασθεί από τον τελευταίο, τα οποία ήταν ακινητοποιημένα, από τον τόπο της αγοράς τους μέχρι του τόπου όπου ασκεί τη δραστηριότητά του, για να τα επισκευάσει και να τα πωλήσει, δεν συνιστά στοιχείο ικανό να μην επιτρέψει την εφαρμογή της προβλεπόμενης από το άρθρο 4, παράγραφος 9, εξαιρέσεως».

U. Everling
εισηγητής δικαστής