ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 29 ΜΑΪΟΥ 1984 [1]

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Η παρούσα αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία ορισμένων εξαιρετικών διατάξεων που περιλαμβάνονται τόσο στον αποκαλούμενο «κοινωνικό» κανονισμό (κανονισμό 543/69) [2] όσο και στον κανονισμό με τον οποίο καθιερώθηκε ο ταχογράφος (κανονισμό 1463/70) [3].

Α — Τα ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των διατάξεων αυτών ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας που κινήθηκε κατά της εταιρίας Thomas Scott & Sons Bakers Limited και του Brian Rimmer. Ο Rimmer απασχολείται ως οδηγός-πωλητής από την εταιρία αρτοποιίας Scott, η οποία εκμεταλλεύεται ορισμένα οχήματα για τη μεταφορά προϊόντων αρτοποιίας, και αμείβεται με ποσοστά επί των πωλήσεων.

Στους κατηγορουμένους προσάπτεται ότι παρέβησαν τον κανονισμό 543/69, ο οποίος περιέχει διατάξεις κοινωνικού δικαίου, και τον κανονισμό 1463/70, ο οποίος περιέχει διατάξεις περί ταχογράφου, καθώς και τις εθνικές διατάξεις που θεσπίστηκαν κατ' εφαρμογή των κανονισμών αυτών, για τις λεπτομέρειες των οποίων παραπέμπω στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση καθώς και στα πραγματικά περιστατικά της απόφασης Paterson [4], διότι είχαν και χρησιμοποιούσαν όχημα χωρίς ταχογραφική συσκευή ελέγχου. Επιπλέον, στον Rimmer προσάπτεται ότι συμπλήρωσε εσφαλμένα το προβλεπόμενο ατομικό βιβλιάριο ελέγχου.

Οι κατηγορούμενοι αμφισβητούν ότι οι ενέργειες που τους προσάπτονται είναι κολάσιμες. Επικαλούνται μια διάταξη περί παρεκκλίσεως [το άρθρο 4 της κανονιστικής ρύθμισης του 1978, περί των κοινοτικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές (εξαιρέσεις) — Community Road Transport Rules (Exemptions), (Statutory Instruments 1978, αριθ. 1158, όπως έχει τροποποιηθεί)], κατά την οποία οι κανονισμοί 543/69 και 1463/70 δεν εφαρμόζονται στις εθνικές μεταφορές που συνεπάγονται «τη χρήση ειδικών οχημάτων (...) για την πλανεμπορία».

Η διάταξη αυτή θεσπίστηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 14α, τρίτη παράγραφος, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου. Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι «τα κράτη μέλη, κατόπιν εγκρίσεως της Επιτροπής, δύνανται να επιτρέπουν παρεκκλίσεις από τον παρόντα κανονισμό για τις εξής εσωτερικές μεταφορές και χρήσεις:

α) χρήση ειδικών οχημάτων για την εξυπηρέτηση των τοπικών αγορών, για πλανόδιους πωλητές, για κινητές τραπεζικές εργασίες συναλλαγών ταμιευτηρίου ή συναλλάγματος, για θρησκευτικούς σκοπούς, για το δανεισμό βιβλίων, δίσκων ή κασετών, για μορφωτικές εκδηλώσεις ή κινητές εκθέσεις . . .».

Οι δύο κατηγορούμενοι αθωώθηκαν πρωτοδίκως. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο ανέπεμψε την υπόθεση στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο με την αιτιολογία ότι οι παραβάσεις είχαν αποδειχτεί και ότι έπρεπε επομένως να επιβληθεί ποινή. Το House of Lords επέτρεψε την άσκηση αναίρεσης

1 — Μετάφραση από τα γερμανικά.

2 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 543/69 του Συμβουλίου, της 25. 3. 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 47) όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 515/72 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 135), και τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου, της 12. 12. 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213).

3 — Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1463/70 του Συμβουλίου, της 20. 7. 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150).

4 — Απόφαση της 22. 3. 1984 στην υπόθεση 90/83 — Michael Paterson κατά W. Weddel & Company Limited και λοιπών —, Συλλογή 1984, σ. 1567.

κατά της απόφασης αυτής και συγχρόνως, με Διάταξη της 3ης Ιουνίου 1983, υπέβαλε στο Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Βάσει της ορθής ερμηνείας της παρέκκλισης του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου, έχει η λέξη "ειδικά" την έννοια ότι εφαρμόζεται μόνο στα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου οχήματος ή μόνο στην πλανεμπορία ή σε συνδυασμό και των δύο; Αν η τελευταία ερμηνεία είναι ορθή, ποιος είναι ο βαθμός της αμοιβαίας σχέσης;

2. Βάσει της ορθής ερμηνείας των ίδιων διατάξεων περί παρεκκλίσεως, η πλανεμπορία έχει την έννοια ότι αφορά μόνο συστηματικές επισκέψεις από σπίτι σε σπίτι με σκοπό πωλήσεων στον τελικό καταναλωτή; Ή μήπως αφορά ορισμένο αριθμό επισκέψεων σε πελάτες που είναι ενδεχόμενο να αγοράσουν χονδρικά, όπως καταστήματα, κυλικεία, γηροκομεία ή υπεραγορές, κατά τις οποίες ο οδηγός δαπανά σημαντικό χρόνο για τις πωλήσεις, ή αφορά συνδυασμό και των δύο και, αν η τελευταία αυτή ερμηνεία είναι ορθή, ποιος είναι ο βαθμός της αμοιβαίας σχέσης;

3. Ποια είναι η ορθή ερμηνεία της λέξης "ειδικά" κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού;»

Τα ερωτήματα αυτά αφορούν ουσιαστικά την ερμηνεία των όρων «ειδικό όχημα» και «πλανεμπορία».

Β — Η άποψή μου είναι η ακόλουθη:

1. Επί του πρώτου και τρίτου ερωτήματος

(Επί της ερμηνείας της λέξης «ειδικό όχημα»)

Το παραπέμπον δικαστήριο οφείλει να προσδιορίσει αν το επίδικο όχημα, που περιγράφεται λεπτομερώς στην έκθεση για την επ' ακροατηρίου συζήτηση, πρέπει να θεωρηθεί ως «ειδικό όχημα» κατά την έννοια της προαναφερθείσης διατάξεως περί παρεκκλίσεως. Εφόσον και το πρώτο και το τρίτο ερώτημα αναφέρονται στη φύση και το βαθμό της αναγκαίας «ειδίκευσης», θεωρώ σκόπιμο να εξετάσω συγχρόνως τα δύο αυτά ερωτήματα.

Καταρχάς, πρέπει σχετικά να προσδιοριστεί αν ο όρος «ειδικά» αναφέρεται αποκλειστικά στον τύπο του οχήματος, στη χρήση του ή ακόμη σε συνδυασμό των δύο αυτών στοιχείων. Οι μετέχοντες στη δίκη συμφωνούν ότι δεν μπορεί να γίνεται λόγος για ειδικό όχημα παρά μόνο όταν το σχετικό όχημα έχει ιδιαίτερη κατασκευή ή ιδιαίτερο εξοπλισμό με σκοπό την ειδική χρησιμοποίησή του. Επιπλέον, οι μετέχοντες στη δίκη ορθώς υποθέτουν ότι η διάταξη δεν αναφέρεται σε οποιοδήποτε ειδικό όχημα το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο που δεν ανταποκρίνεται στον προορισμό του, αλλά ότι αντίθετα πρέπει λογικά να υπάρχει κάποια σχέση μεταξύ της ειδίκευσης του οχήματος και της χρήσης του.

Πάντως, οι απόψεις διαφέρουν ως προς το είδος της χρήσης που πρέπει να αφορούν τα χαρακτηριστικά του οχήματος. Κατά τους κατηγορουμένους στην κύρια δίκη, αρκεί το όχημα να είναι ειδικό για το *είδος της μεταφοράς*, όπως για παράδειγμα τη μεταφορά προϊόντων αρτοποιίας. Μόνο δευτερευόντως πρέπει να εξακριβωθεί αν το εν

λόγω ειδικό όχημα προορίζεται και για την πλανεμπορία. Αντίθετα, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η γαλλική κυβέρνηση και η Επιτροπή συμφωνούν ουσιαστικά ότι η ειδίκευση του επίδικου οχήματος πρέπει πρωτίστως να αφορά το *είδος της πώλησης*.

α) Το ίδιο το γράμμα ορισμένων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου περιέχει ενδείξεις για το ότι η ειδίκευση δεν αναφέρεται στο είδος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται αλλά, πέρα από αυτό, στη χρήση του οχήματος. Πράγματι, όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που μπορούν να επιτραπούν, το αγγλικό, γαλλικό και ιταλικό κείμενο κάνουν διάκριση μεταξύ εσωτερικών *μεταφορών* και *χρήσεων* (national transport operations and uses, les transports et usages nationaux, i trasporti e gli utilizzazioni nazionali). Αντίθετα, στις γλωσσικές αυτές αποδόσεις του άρθρου αυτού, γίνεται λόγος, υπό το στοιχείο α), μόνο για τη *χρήση ειδικών οχημάτων* για την πώληση από πλανόδιους πωλητές (use ... for door-to-door selling, usage pour les opérations de vente de porte à porte, utilizzazione ... per operazioni di vendita da porta a porta). Ιδιαίτερα σαφής είναι η ολλανδική απόδοση, η οποία αναφέρεται σε οχήματα ειδικά εξοπλισμένα για την πώληση *κατ' οίκον* (voertuigen die speciaal zijn uitgerust ... voor de verkoop aan huis). Τέλος, οι άλλες χρήσεις που απαριθμούνται στην επίδικη διάταξη (χρήση για κινητές τραπεζικές εργασίες συναλλαγών ταμιευτηρίου ή συναλλάγματος, για θρησκευτικούς σκοπούς, για το δανεισμό βιβλίων, δίσκων ή κασετών, για μορφωτικές εκδηλώσεις ή κινητές εκθέσεις) τείνουν να δημιουργήσουν την πεποίθηση ότι η ειδίκευση πρέπει να συνδεθεί λιγότερο με τη μεταφορά και περισσότερο με την άλλη λειτουργία του οχήματος, πέρα από τη χρήση του για την καθαυτό μεταφορά.

β) Στο ίδιο επίσης αποτέλεσμα καταλήγει και η *τελεολογική ερμηνεία*. Αφού πρόκειται για διάταξη που παρεκκλίνει από τη γενική κανονιστική ρύθμιση που προβλέπεται από τον κανονισμό του Συμβουλίου 543/69 για τον τομέα των οδικών μεταφορών, η έκταση ισχύος της πρέπει να προσδιοριστεί με γνώμονα τους σκοπούς και το νομικό πλαίσιο του κανονισμού αυτού, όπως έκρινε ήδη το Δικαστήριο στην υπόθεση 47/79 [1].

Όπως φαίνεται από το προοίμιο αυτού του κανονισμού περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, καθώς και από το προοίμιο των κανονισμών 515/72 και 2827/77 που τον τροποποίησαν, το πνεύμα και ο στόχος του κειμένου αυτού είναι να εξασφαλιστεί η κοινωνική πρόοδος και η ασφάλεια των οδικών μεταφορών και να εναρμονιστούν οι όροι ανταγωνισμού στον ίδιο αυτό τομέα. Για τον ίδιο αυτό σκοπό ο επίδικος κανονισμός καθόρισε περιόδους οδηγήσεως και αναπαύσεως για τους οδηγούς. Για να εξασφαλιστεί ο έλεγχος της τήρησης των κανόνων αυτών, ο κανονισμός 543/69 περιλαμβάνει στα άρθρα 14 και επόμενα μια σειρά διατάξεων περί «*ελέγχου και ποινών*».

Τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 4, όπως και αυτά που προστέθηκαν με τους κανονισμούς 515/72 και 2827/77, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Ειδικότερα, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 2, αυτό ισχύει για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος, συμπερι-

1 — Απόφαση της 6. 12. 1979 στην υπόθεση 47/79, Städtereinigung K. Nehlsen KG κατά Freie Hansestadt Bremen, Slg. 1979, σ. 3639.

λαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκουμένων ή των ημιρυμουλκουμένων, δεν υπερβαίνει του 3,5 τόνους. Όπως επομένως φαίνεται από την απαρίθμηση των οχημάτων στο άρθρο 4 καθώς και από τις αιτιολογικές σκέψεις των κανονισμών 515/72 και 2827/77, το Συμβούλιο έκρινε προφανώς ότι οι στόχοι των κανονισμών αυτών διακυβεύονταν λιγότερο από τη χρησιμοποίηση τέτοιων οχημάτων, λόγω της κατασκευής τους, του εξοπλισμού τους και των σκοπών για τους οποίους χρησιμοποιούνται τα οχήματα αυτά.

Τέλος, όσον αφορά τον έλεγχο και τις ποινές λόγω μη τηρήσεως του χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως, ο κανονισμός 515/72 πρόσθεσε στον κανονισμό 543/69 τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 14α, στοιχείο 6), οι οποίες προβλέπουν μεταξύ άλλων ότι, για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές σε μικρές αποστάσεις, τα κράτη μέλη μπορούν, μέχρι την υποχρεωτική εγκατάσταση της ταχογραφικής συσκευής ελέγχου που προβλέπεται με τον κανονισμό 1463/70, να επιτρέπουν παρεκκλίσεις υπό την προϋπόθεση ότι «κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή, λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ο αποτελεσματικός έλεγχος της τηρήσεως των διατάξεων που εφαρμόζονται στις μεταφορές αυτές, κατά το μέτρο που θίγεται το επίπεδο της επαγγελματικής προστασίας και της οδικής ασφάλειας». Ο κανονισμός 2827/77 συμπλήρωσε εν συνεχεία το κείμενο του άρθρου 14α προσθέτοντας την παράγραφο 3, η οποία μας ενδιαφέρει στην παρούσα υπόθεση. Η αιτιολογία της επέκτασης αυτής, η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να απαλλάσσουν τα οχήματα που αναφέρονται στη διάταξη αυτή από την υποχρέωση να εφοδιαστούν με συσκευή ελέγχου, αναφέρεται στην πέμπτη αιτιολογική σκέψη:

«... είναι σκόπιμο να προβλεφθεί σύμφωνα με κοινοτική διαδικασία η δυνατότης παρεκκλίσεων από τις διατάξεις του κανονισμού για ορισμένες εσωτερικές μεταφορές με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά· ... πρέπει, στην περίπτωση παρεκκλίσεων, τα κράτη μέλη να οργανώνουν αποτελεσματικό έλεγχο των εν λόγω μεταφορών και να διασφαλίζουν όπως το επίπεδο κοινωνικής προστασίας και οδικής ασφαλείας δεν τίθεται σε κίνδυνο».

Επομένως τα οχήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 14, παράγραφος 3, στοιχείο α), ακόμη και αν το *συνολικό επιτρεπόμενο βάρος τους είναι ανώτερο των 3,5 τόνων,* θα έπρεπε να εξαιρεθούν από τον έλεγχο που γίνεται με τον ταχογράφο όταν, λόγω της ειδίκευσής τους, δεν υπάρχει κίνδυνος υπερβάσεως του χρόνου οδηγήσεως.

Αυτό δεν ισχύει αυτόματα και στην περίπτωση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για παραδόσεις εμπορευμάτων και είναι ειδικά διαρρυθμισμένα ανάλογα με τα εμπορεύματα που μεταφέρουν. Αντίθετα, μπορεί να προεξοφληθεί ότι τηρείται ο χρόνος οδηγήσεως και αναπαύσεως για τα οχήματα αυτά, όταν η κατασκευή τους ή ο ειδικός εξοπλισμός τους δείχνουν ότι χρησιμοποιούνται πρωτίστως για πώληση η οποία συνεπάγεται συχνές στάσεις.

Για να εξασφαλιστεί επομένως ο αποτελεσματικός έλεγχος στις μεταφορές και να διασφαλιστεί ότι δεν θα θιγεί η κοινωνική προστασία και η οδική ασφάλεια, η μόνη δυνατή ερμηνεία της επίδικης διάταξης είναι ότι η εξαίρεση δεν μπορεί να ισχύει παρά μόνο για τα ειδικά οχήματα για την πώληση από πλανόδιους πωλητές ή για τις άλλες μορφές χρήσης οι οποίες απαριθμούνται στη διάταξη αυτή. Με άλλα λόγια, τα οχήματα αυτά πρέπει, από την κατασκευή τους, τον εξοπλισμό τους ή άλλα χαρακτηριστικά, να διαφέρουν σαφώς από τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων οποιουδήποτε είδους.

Όσον αφορά το ζήτημα του βαθμού ειδίκευσης, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, αν ληφθούν υπόψη οι στόχοι που έθεσε ο κανονισμός 543/69, τα ειδικά αυτά χαρακτηριστικά πρέπει να είναι ικανά να απο-

κλείουν την καταχρηστική χρήση ή τουλάχιστον να την καθιστούν πολύ δύσκολη. Για να είναι δυνατός ο αποτελεσματικός έλεγχος και για να μειωθεί ο κίνδυνος καταχρήσεων, θεωρώ, συμφωνώντας με τη γαλλική κυβέρνηση αλλά διαφωνώντας με τη βρετανική κυβέρνηση, ότι πρέπει να απαιτείται ο ειδικός εξοπλισμός που χαρακτηρίζει το οικείο όχημα ως ειδικό όχημα και το ξεχωρίζει από τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για παραδόσεις εμπορευμάτων να μην μπορεί να μετατραπεί ή να αφαιρεθεί χωρίς κάποια έξοδα. Στην αντίθετη περίπτωση, δεν είναι δυνατό να χαρακτηριστεί το όχημα ως «ειδικό», δηλαδή κατασκευασμένο για ένα μόνο προορισμό και λιγότερο κατάλληλο για άλλες χρήσεις. Στην παρούσα επομένως υπόθεση, τα μόνα οχήματα στα οποία μπορεί να έχει εφαρμογή η παρέκκλιση είναι εκείνα που έχουν τον κατάλληλο εξοπλισμό για να χρησιμοποιηθούν ως *κινητά σημεία πώλησης*.

Μόνο μια τέτοια στενή ερμηνεία της έννοιας των «ειδικών οχημάτων» λαμβάνει υπόψη το χαρακτήρα της επίδικης διάταξης ως παρεκκλίσεως. Αντίθετα, αν γινόταν δεκτή η θεωρία των κατηγορουμένων στην κύρια δίκη η ειδίκευση δεν συνδέεται αποκλειστικά με τις χρήσεις που *αναφέρονται* στη διάταξη περί παρεκκλίσεως, θα ήταν επίσης δύσκολο να εξακριβωθεί στην πράξη αν τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται όντως μόνο για την πλανεμπορία και, για το λόγο αυτό και μόνο, απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιαστούν με ταχογράφο.

Τέλος, στην ερμηνεία αυτή δεν μπορεί να αντιταχθεί ότι η Επιτροπή δεν έθεσε για την έγκριση των εθνικών διατάξεων κανέναν όρο και δεν πρόβλεψε καμιά λεπτομέρεια όσον αφορά την εφαρμογή τους. Εφόσον η επίδικη διάταξη έχει ουσιαστικά μεταφερθεί κατά γράμμα στη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου, η Επιτροπή δεν είχε κανένα λόγο να καθορίσει παρόμοιους περιορισμούς.

2. Επί του δεύτερου ερωτήματος

(Ερμηνεία του όρου «πλανεμπορία»)

Το δεύτερο ερώτημα αποβλέπει στο να διευκρινιστεί η σημασία της έννοιας «πλανεμπορία» που περιέχεται στην επίδικη διάταξη. Το παραπέμπον δικαστήριο θέλει κυρίως να πληροφορηθεί αν ο όρος αυτός καλύπτει μόνο τις συστηματικές επισκέψεις από σπίτι σε σπίτι με σκοπό την πώληση στον *τελικό καταναλωτή* ή αντίθετα περιλαμβάνει και ορισμένες επισκέψεις σε πελάτες που είναι ενδεχόμενο να αγοράσουν *χονδρικά*.

α) Όπως παρατηρούν όλοι οι μετέχοντες στη διαδικασία, ούτε εδώ προκύπτει από την *εξέταση των όρων* της διάταξης σαφής απάντηση, αφού μάλιστα για την περιγραφή της δραστηριότητας αυτής χρησιμοποιούνται διαφορετικοί όροι σε κάθε γλώσσα. Ενώ το αγγλικό, γαλλικό και ιταλικό κείμενο αναφέρονται σε «πώληση από πόρτα σε πόρτα» («vente de porte à porte», «door-to-door selling», «vendita da porta à porta»), το ολλανδικό και το δανικό κείμενο αναφέρονται σε «πώληση κατ' οίκον» («verkoop an huis») και σε «πώληση στην πόρτα κάθε σπιτιού» («salg ved dorene») αντίστοιχα, η δραστηριότητα αυτή δε χαρακτηρίζεται τέλος ως «πλανεμπορία» στο γερμανικό κείμενο.

Όλες οι γλωσσικές αποδόσεις συμπίπτουν στο ότι πρέπει να πρόκειται για *πώληση* κατά την οποία ο πωλητής επισκέπτεται τον υποψήφιο πελάτη για να του προτείνει τα εμπορεύματά του. Κατά γενικό κανόνα πρόκειται επομένως για *λιανική πώληση* χωρίς πάντως η έννοια της «πλανεμπορίας» να ενέχει υποχρεωτικά αυτό το χαρακτη-

ριστικό. Αντίθετα από τις καθαυτό μεταφορές, η πώληση αυτή απαιτεί εν πάση περιπτώσει *μεγαλύτερο χρόνο στάθμευσης*. Εξάλλου, από τις περισσότερες γλωσσικές αποδόσεις προκύπτει ότι η εν λόγω πώληση συνεπάγεται καταρχήν *συχνές στάσεις*.

6) Πάντως, η *συστηματική εξέταση* της διάταξης δείχνει ότι το κριτήριο που μόλις προηγουμένως ανέφερα δεν χαρακτηρίζει υποχρεωτικά την πλανεμπορία κατά την έννοια του ίδιου αυτού κανόνα. Πράγματι, αν η κανονιστική αυτή ρύθμιση καλύπτει τόσο τα ειδικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για την *εξυπηρέτηση* των τοπικών αγορών (use ... at local markets, usage ... pour la desserte des marchés locaux, utilizzazione ... per il servizio di mercati locali, vervoer met voertuigen ... voor gebruik op plaatselijke markten, benyttelse af specialkoretojer til betjening af lokale markeder), όσο και τα οχήματα που χρησιμοποιούν οι «πλανόδιοι πωλητές», είναι λογικό ότι, όπως υπογραμμίζει ειδικότερα η βρετανική κυβέρνηση, η κανονιστική αυτή ρύθμιση αφορά επίσης τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ως κινητά σημεία πωλήσεως, για παράδειγμα στις γωνίες των δρόμων. Εξάλλου, η χρήση αυτή καλύπτεται επίσης από την έκφραση ambulanter Verkauf («χρήση για πλανόδιους πωλητές») που χρησιμοποιείται στο γερμανικό κείμενο, η οποία δείχνει μόνο, κατ' αντίθεση προς το «σταθερό σημείο πωλήσεως», ότι ο πωλητής είναι αυτός που μετακινείται προς τους πελάτες και όχι το αντίθετο.

γ) Δεν είναι δυνατό να περιοριστεί ακόμη περισσότερο η έννοια της «πλανεμπορίας» παρά ενόψει των *στόχων* του κανονισμού 543/69. Η γαλλική κυβέρνηση εύχεται η έννοια αυτή να ερμηνευτεί στενά, δηλαδή ότι καλύπτει μόνο τη λιανική πώληση από σπίτι σε σπίτι, η οποία απευθύνεται σε ιδιώτες κατ' οίκον. Κατά την Επιτροπή η χονδρική πώληση δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να καλύπτεται από την έννοια αυτή.

Πάντως, αν γίνει δεκτή η στενή ερμηνεία της έννοιας «ειδικά οχήματα» που προτείνω, δεν έχει σημασία το ζήτημα «πώς» και «πού» ή «σε ποιον» πραγματοποιείται η πώληση. Πράγματι, κατά την ερμηνεία αυτή, η διάταξη περί παρεκκλίσεως αφορά μόνο τα οχήματα τα οποία από τον εξοπλισμό τους χαρακτηρίζονται ως *κινητά σημεία πωλήσεως* και όχι ως οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων. Πράγματι, από τα ίδια τα χαρακτηριστικά τους, και κατ' αντίθεση προς τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οχήματα αυτά προσφέρουν την εγγύηση ότι ο χρόνος οδηγήσεως δεν υπερβαίνει τον επιτρεπόμενο από τον κανονισμό 543/69. Επομένως, λίγο ενδιαφέρει επίσης αν η πώληση διενεργείται «από πόρτα σε πόρτα» ή σε ένα καθορισμένο σημείο. Εξάλλου, δεν έχει σημασία αν γίνονται συστηματικές επισκέψεις σε ορισμένους μόνο πελάτες με σκοπό την πώληση ή αν η πώληση αυτή απευθύνεται σε ουσιαστικά απεριόριστη πελατεία. Αν ο εξοπλισμός του οχήματος εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται υπέρβαση του επιτρεπόμενου χρόνου οδηγήσεως, το γεγονός ότι το όχημα χρησιμοποιείται με σκοπό την πώληση στον τελικό καταναλωτή ή σε πελάτες που αγοράζουν χονδρικά δεν έχει τελικά καμιά σημασία.

Όταν τα κράτη μέλη, μετά από έγκριση της Επιτροπής, επιτρέπουν παρεκκλίσεις από τον κανονισμό 543/69 μόνο για οχήματα σαν αυτά που περιέγραψα προηγουμένως, τηρείται και το άρθρο 14α, παράγραφος 5, που επιβάλλει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα «ώστε να τηρείται αποτελεσματικός έλεγχος των μεταφορών αυτών και να διασφαλίζεται ότι δεν θίγονται οι κανόνες κοινωνικής προστασίας και οδικής ασφάλειας».

Γ — Καταλήγοντας, προτείνω επομένως, στα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο, να δοθούν οι εξής απαντήσεις:

1. Ως ειδικά οχήματα κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου νοούνται μόνο τα οχήματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για την πλανεμπορία.

2. Ως «χρήση για πλανόδιους πωλητές», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, νοείται η αναζήτηση υποψήφιων πελατών, η οποία πραγματοποιείται με το κινητό κατάστημα. Αυτό που έχει σημασία είναι ο χρόνος που αφιερώνεται αποκλειστικά στην οδήγηση να είναι δευτερεύων σε σχέση με τις άλλες δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με την πώληση.