ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα) της 28ης Νοεμβρίου 1978 *

Στην υπόθεση 97/78,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Oberlandesgericht Düsseldorf (δεύτερο τμήμα) 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 σχετικά με πρόστιμα που επιβλήθηκαν στον Fritz Schumalla, κάτοικο Emmerich-Elten,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς το κύρος 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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. Mertens de Wilmars, πρόεδρο, A. O'Keeffe και G. Bosco, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. P. Warner
γραμματέας: A. Van Houtte

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

(το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

1 Με Διάταξη της 6ης Μαρτίου 1978, που περιήλθε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 24 Απριλίου 1978, το OBERLANDESGERICHT DÜSSELDORF

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, το ερώτημα αν ο κανονισμός 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) είναι έγκυρος κατά το μέρος που αποβλέπει στην ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας.

2 Όπως προκύπτει από τη Διάταξη περί παραπομπής ο εκκαλών στην κύρια δίκη καταδικάστηκε σε πρώτο βαθμό, δυνάμει του άρθρου 7α, παράγραφος 1, εδάφια γ και δ του FAHRPERSONALGESETZ (νόμου περί προσωπικού οδηγήσεως κατά τις οδικές μεταφορές), επειδή από τις 18 Ιουλίου μέχρι τις 8 Σεπτεμβρίου 1976 πραγματοποίησε ως οδηγός φορτηγού μεταφορές εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις χωρίς να τηρήσει τις διατάξεις των άρθρων 7, παράγραφοι 1 και 2 και 11, παράγραφος 1 του παραπάνω κανονισμού, που καθορίζουν αντίστοιχα την ανώτατη διάρκεια του χρόνου οδηγήσεως και την ελάχιστη διάρκεια του χρόνου αναπαύσεως.

Ο εκκαλών υποστηρίζει ότι ο κανονισμός 543/69, κατά το μέρος που επιδιώκει με τις παραπάνω διατάξεις την οδική ασφάλεια, αφορά ένα τομέα που δεν υπάγεται στις αρμοδιότητες που η Συνθήκη αναγνωρίζει στο Συμβούλιο στον τομέα των μεταφορών.

Για να διαφωτιστεί το σημείο αυτό, το παραπέμπον δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί αν ο κανονισμός 543/69 «καλύπτεται από τη Συνθήκη ΕΟΚ και είναι για το λόγο αυτό έγκυρος».

3 Όπως προκύπτει από το προοίμιό του, ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου έχει κατ' ουσία ως αντικείμενο να διασφαλίσει την εφαρμογή των διατάξεων της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών (JO 88, 1965, σ. 1500), και κυρίως του τμήματος III, περί των «κοινωνικών διατάξεων».

Παραπέμποντας στο προοίμιό του όχι μόνο στο άρθρο 75, αλλά και στη Συνθήκη στο σύνολό της, ο εν λόγω κανονισμός αφήνει να διαφαίνεται ότι η εναρμόνιση ορισμένων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που επιδιώκει να διασφαλίσει σε ένα από τους τομείς που αναφέρονται στην παραπάνω απόφαση εντάσσεται μεταξύ των στόχων της Κοινότητας που ορίζονται στο άρθρο 3 της Συνθήκης.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών ο κανονισμός επιδιώκει να επιτύχει ένα σύνολο στόχων που συνδέονται μεταξύ τους και οι

οποίοι ενδιαφέρουν την κοινωνική προστασία του οδηγού, την οδική ασφάλεια και την ισότητα ως προς τον ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων.

4 Η εναρμόνιση αυτή που συνεπάγεται τη θέσπιση «κοινών κανόνων» κατά το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο α, της Συνθήκης, συνιστά ουσιώδες στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, η θέσπιση της οποίας ανταποκρίνεται στους στόχους του άρθρου 3, στοιχείο α, της Συνθήκης και εμπεριέχεται μεταξύ των θεμελίων της Κοινότητας.

Κατά το άρθρο 74 της Συνθήκης, τους στόχους της επιδιώκουν τα κράτη μέλη στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών στα πλαίσια τέτοιας πολιτικής.

Για το σκοπό αυτό, αναθέτοντας στο Συμβούλιο τη θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών, η Συνθήκη του παρέχει ευρεία κανονιστική εξουσία θεσπίσεως καταλλήλων κοινών κανόνων δικαίου.

Πράγματι, κατά το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο γ, της Συνθήκης, το Συμβούλιο θεσπίζει για την υλοποίηση της εφαρμογής του παραπάνω άρθρου 74 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, εκτός από τους κανόνες και τους όρους που αναφέρονται στα εδάφια α και β, «κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη».

Η παράγραφος 2 του ίδιου αυτού άρθρου αφήνει να διαφαίνεται ότι η εξουσία αυτή θεσπίσεως κανόνων δικαίου αναγνωρίζεται στο Συμβούλιο ακόμη και μετά τη μεταβατική περίοδο.

Το άρθρο 79, παράγραφος 2 της Συνθήκης επιβεβαιώνει εξάλλου ότι η εξουσία αυτή του έχει χορηγηθεί γενικά, κυρίως ενόψει της καταργήσεως των διακρίσεων στις μεταφορές, οι οποίες επηρεάζουν το σύστημα του ανταγωνισμού.

5 Ο κανονισμός 543/69 που αφορά κυρίως τον κοινωνικό τομέα, ο οποίος είναι αντικείμενο του τμήματος III της αποφάσεως της 13ης Μαΐου 1965, συνιστά μερική μόνο υλοποίηση του άρθρου 74 της Συνθήκης και της παραπάνω αποφάσεως που προβλέπει την εναρμόνιση των διατάξεων του εσωτερικού δικαίου στο δημοσιονομικό τομέα και στον τομέα των παρεμβάσεων των κρατών μελών καθώς και στον τομέα των κοινωνικών συστημάτων.

Υπ' αυτές τις προϋποθέσεις και ενόψει της εκτάσεως των εξουσιών του για την θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών, το Συμβούλιο, ρυθμίζοντας θέματα που

αφορούν ταυτόχρονα την κοινωνική πολιτική και την οδική ασφάλεια, στο μέτρο που συνδέονται μεταξύ τους, δεν υπερέβη τις εξουσίες του.

6 Εξάλλου, κοινές διατάξεις που εξασφαλίζουν, εκτός από την κοινωνική προστασία του οδηγού, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, δεν μπορεί παρά να συμβάλλουν στην κατάργηση των ανισοτήτων που μπορούν να νοθεύσουν ουσιωδώς τους όρους του ανταγωνισμού στις μεταφορές και να φανούν κατά τον τρόπο αυτό, για τη θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών, «χρήσιμες», κατά την έννοια του άρθρου 75, παράγραφος 1, στοιχείο γ της Συνθήκης.

Επιπλέον, η ασφάλεια των σιδηροδρομικών, οδικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών που συμβάλλει, επειδή υπόκειται σε κοινούς κανόνες, στην τήρηση των όρων του ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών, ανταποκρίνεται όχι μόνο στους στόχους της πολιτικής αυτής, αλλά επίσης στις επιταγές της κοινής αγοράς, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3, στοιχείο στ.

7 Για τους λόγους αυτούς πρέπει να γίνει δεκτό ότι από την εξέταση του υποβληθέντος ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του κανονισμού 543/69.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με Διάταξη της 6ης Μαρτίου 1978 το OBERLANDESGERICHT του DÜSSELDORF, αποφαίνεται:

Από την εξέταση του υποβληθέντος ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές.

Mertens de Wilmars O'Keeffe Bosco

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 28 Νοεμβρίου 1978.

Ο γραμματέας
A. Van Houtte

Ο πρόεδρος του πρώτου τμήματος
J. Mertens de Wilmars