ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΤΕΤΑΡΤΟ ΤΜΗΜΑ)
ΤΗΣ 11ης ΙΟΥΛΙΟΥ 1984 [1]

Regina κατά Thomas Scott & Sons Bakers Limited και Brian Rimmer (αίτηση του House of Lords για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως)

«Κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών — ειδικά οχήματα για την πλανεμπορία»

Υπόθεση 133/83

Περίληψη

Μεταφορές — Οδικές μεταφορές — Κοινωνικές διατάξεις — Παρεκκλίσεις — Ειδικά οχήματα για τις δραστηριότητες πλανεμπορίας — Έννοιες «ειδικού οχήματος» και «πλανεμπορίας»

(Κανονισμός του Συμβουλίου 543/69, άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς 515/72 και 2827/77)

1. Ο όρος «ειδικό όχημα» για ορισμένα είδη μεταφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς 515/72 και 2827/77, αφορά μόνο τα οχήματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τέτοιες μεταφορές όπως είναι η πλανεμπορία.

2. Η «χρήση για πλανόδιους πωλητές» κατά την έννοια του προαναφερθέντος άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), μπορεί να συνίσταται σε επισκέψεις σε πελάτες που ενδέχεται ν' αγοράσουν χονδρικά, όπως καταστήματα, κυλικεία επιχειρήσεων, γηροκομεία ή υπεραγορές, αρκεί η πώληση να χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις του ειδικού οχήματος.

Στην υπόθεση 133/83,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του House of Lords 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

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

REGINA

και

THOMAS SCOTT & SONS BAKERS LIMITED ΚΑΙ BRIAN RIMMER

η έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), 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), όπως διαμορφώθηκε με τον κανονισμό 2877/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα)

συγκείμενο από τους T. Koopmans, πρόεδρο τμήματος, K. Bahlmann, P. Pescatore, A. O' Keeffe και G. Bosco, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz
γραμματέας: J. A. Pompe, βοηθός γραμματέας

εκδίδει την ακόλουθη

ΑΠΟΦΑΣΗ

Περιστατικά

Η Διάταξη παραπομπής, η εξέλιξη της διαδικασίας και οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν δυνάμει του άρθρου 20 του Πρωτοκόλλου περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου της ΕΟΚ συνοψίζονται ως εξής:

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

Το κανονιστικό πλαίσιο

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) προβλέπει κανόνες ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές με ορισμένα οχήματα τα οποία υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους, καθώς και ως προς τον περιορισμό του χρόνου οδήγησης και ως προς το χρόνο ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης των πληρωμάτων αυτών. Ο κανονισμός αυτός επιδιώκει διάφορους στόχους, όπως ιδίως την κοινωνική προστασία των οδηγών, την οδική ασφάλεια και την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Για την τήρηση των κανόνων αυτών, προβλέπονται μέτρα ελέγχου τα οποία διαφέρουν ανάλογα με το αν το όχημα εκτελεί τακτική ή μη τακτική υπηρεσία. Στη δεύτερη περίπτωση, το άρθρο 14 ορίζει ότι τα μέλη του πληρώματος είναι εφοδιασμένα με ατομικό βιβλιάριο ελέγχου που περιλαμβάνει ημερήσια φύλλα στα οποία καταγράφονται κυρίως οι περίοδοι οδήγησης και ο χρόνος ανάπαυσης.

Το ατομικό βιβλιάριο αντικαταστάθηκε σταδιακά με συσκευή ελέγχου, αποκαλούμενη «ταχογράφο», η οποία καταγράφει αυτόματα τις χρονικές περιόδους κατά τις οποίες τα οχήματα κυκλοφορούν ή είναι σταθμευμένα, καθώς και την ταχύτητα της πορείας. Η υποχρεωτική εγκατάσταση του ταχογράφου επί ορισμένων οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων και που υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους, προβλέφθηκε με τον κανονισμό 1463/70 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150).

Ο κανονισμός 543/69 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 515/72 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 135), ο οποίος παρενέβαλε στον πρώτο κανονισμό ένα νέο άρθρο, το 14α, που παρείχε τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτρέπουν, κατόπιν διαβουλεύσεων με την Επιτροπή, ορισμένες παρεκκλίσεις από τις διατάξεις του κανονισμού αυτού.

Ο κανονισμός 543/69 τροποποιήθηκε και πάλι με τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213), που πρόσθεσε στο προαναφερόμενο άρθρο 14α νέες παραγράφους, από τις οποίες η τρίτη ορίζει τα εξής:

«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·

β) μεταφορά γάλακτος από το αγρόκτημα στο γαλακτοκομείο και αντίστροφα

(. . .)»

Στο νέο κείμενο, όπως διαμορφώθηκε με τον κανονισμό 2827/77, το άρθρο 14α, παράγραφος 5, του κανονισμού 543/69 ορίζει ακόμη ότι:

«Όταν επιτρέπεται παρέκκλιση από τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν συγχρόνως τα κατάλληλα μέτρα ώστε να τηρείται αποτελεσματικός έλεγχος των μεταφορών αυτών και να διασφαλίζεται ότι δεν θίγονται οι κανόνες κοινωνικής προστασίας και οδικής ασφάλειας.»

Ο κανονισμός 1463/70 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2828/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 27), που πρόσθεσε μεταξύ άλλων στο άρθρο 3 του κανονισμού αυτού μια τρίτη παράγραφο, δυνάμει της οποίας «τα

κράτη μέλη δύνανται μετά από εξουσιοδότηση της Επιτροπής, να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, σημείο α), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69».

Οι διατάξεις των κανονισμών 543/69 και 1463/70 μεταφέρθηκαν στο δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου, συγκεκριμένα στα άρθρα 97 και 98 του «Transport Act» [νόμου περί μεταφορών] του 1968, όπως τροποποιήθηκαν από το νόμο του 1972, περί της προσχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, και από τους «Passengers and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations» [κανονισμούς περί των επιβατικών οχημάτων και οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων (συσκευή ελέγχου)] του 1979. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων αυτών, προβλέπονται πρόστιμα που μπορούν να ανέρχονται μέχρι 200 λίρες στερλίνες.

Η δυνατότητα παρέκκλισης από τις διατάξεις των προαναφερόμενων κοινοτικών κανονισμών εφαρμόστηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά τη θέση σε ισχύ των «Community Road Transport Rules (Exemptions) Regulations 1978» [κανονισμού του 1978 περί των κοινοτικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές (εξαιρέσεις)], όπως τροποποιήθηκε από τους «Community Road Traffic Rules (Exemption) (Amendment) Regulations 1980» [κανονισμοί περί των κοινοτικών κανόνων οδικής κυκλοφορίας (εξαίρεση) (τροποποίηση)], των οποίων η παράγραφος 4 προβλέπει κυρίως ότι οι διατάξεις των κανονισμών 543/69 και 1463/70 δεν εφαρμόζονται στις εθνικές μεταφορές που συνεπάγονται:

«τη χρήση ειδικών οχημάτων (...) για την πλανεμπορία».

Ιστορικό

Στις 26 Σεπτεμβρίου 1981, ο Brian Rimmer, υπάλληλος της εταιρίας αρτοποιίας Thomas Scott & Sons Bakers Ltd, συνελήφθη από την αστυνομία επί ενός αυτοκινητόδρομου, ενώ οδηγούσε ημιφορτηγό που ανήκε στον εργοδότη του και ήταν φορτωμένο με ψωμί και παρασκευάσματα ζαχαροπλαστικής. Αποδείχτηκε ότι στο ημιφορτηγό αυτό δεν είχε τοποθετηθεί καμιά ταχογραφική συσκευή ελέγχου, ενώ το ανώτατο επιτρεπόμενο φορτίο του ημιφορτηγού αυτού το απαιτούσε. Επιπλέον διαπιστώθηκε ότι ο οδηγός δεν είχε συμπληρώσει ορθά το ατομικό βιβλιάριο ελέγχου, επειδή κατέγραφε πρόωρα στο βιβλιάριο κυρίως ενδείξεις σχετικές με την εργασία του.

Η εταιρία Scott και ο Rimmer μηνύθηκαν ότι χρησιμοποίησαν όχημα που δεν ήταν εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου· ο Rimmer μηνύθηκε και για τον πρόσθετο λόγο ότι δεν είχε συμπληρώσει ορθά το ατομικό βιβλιάριο.

Το ζήτημα που ανέκυπτε ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ήταν, όπως δέχτηκαν οι διάδικοι, αν για το ημιφορτηγό για το οποίο πρόκειται και τη χρήση του στις ιδιαίτερες περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης ίσχυε ή μη η παρέκκλιση που προβλέπεται από τις προαναφερόμενες εθνικές διατάξεις και που αφορούν τις μεταφορές οι οποίες συνεπάγονται τη χρήση ειδικών οχημάτων για τις πωλήσεις από πλανόδιο πωλητή.

Σχετικά, όπως προκύπτει από τη Διάταξη παραπομπής, οι περιστάσεις που αφορούν τον εξοπλισμό του εν λόγω ημιφορτηγού και τη χρήση του μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Στο πίσω μέρος του ημιφορτηγού υπήρχε μια μεγάλη ποσότητα ψωμιού και παρασκευασμάτων ζαχαροπλαστικής, τα οποία ο οδηγός ήλπιζε να πωλήσει στους πελάτες του εργοδότη του. Εργαζόταν για λογαριασμό του τελευταίου ως οδηγός-πωλητής και πληρωνόταν με προμήθεια. Η περιοδεία του κάλυπτε αρκετά μίλια και συνίστατο γενικά σε δέκα επισκέψεις σε υπεραγορές, καταστήματα, κυλικεία επιχειρήσεων και σε ένα γηροκομείο. Κατά την ημέρα του ελέγχου, που ήταν Σάββατο, η περιοδεία του περιελάμβανε πέντε μόνο επισκέψεις, εφόσον τα κυλικεία των επιχειρήσεων ήταν κλειστά. Η μέθοδος εργασίας του συνί-

στατο στην παραγγελία των αναγκαίων ποσοτήτων σε εβδομαδιαία βάση, μια βδομάδα προηγουμένως, με βάση την πείρα που είχε από τις συνήθεις παραγγελίες. Ήλπιζε να πωλήσει ολόκληρη την ποσότητα που είχε, αλλά αυτό εξαρτιόταν από τη ζήτηση των πελατών κατά την επίσκεψή του. Πληρωνόταν τοις μετρητοίς από τα μικρά καταστήματα, αλλά οι υπεραγορές, τα κυλικεία των επιχειρήσεων και το γηροκομείο πλήρωναν μέσω λογαριασμού. Ο τρόπος πληρωμής δεν παίζει κανένα ρόλο, αφού γίνεται δεκτό το γεγονός ότι οι τελευταίοι αυτοί πελάτες δεν πλήρωναν τοις μετρητοίς δεν αναιρεί το χαρακτήρα της πράξης ως πώλησης.

Το ψωμί και τα παρασκευάσματα ζαχαροπλαστικής μεταφέρονταν σε πλαστικά καλάθια ή δίσκους, ειδικά σχεδιασμένους για να στοιβάζονται ο ένας πάνω στον άλλο και κατά τη στοίβαση να στερεώνονται ο ένας με τον άλλο. Για να είναι καλά στερεωμένοι οι δίσκοι αυτοί μέσα στο όχημα, υπήρχαν άγκιστρα που μπορούσαν να μετακινηθούν κατά μήκος μεταλλικών ράβδων, που ήταν στερεωμένες στις πλευρές του οχήματος. Τα άγκιστρα αυτά στερέωναν το δίσκο που βρισκόταν στο επάνω μέρος της στοίβας και έτσι συγκρατούσαν όλη τη στοίβα κολλημένη στην εσωτερική πλευρά του ημιφορτηγού. Ένα άλλο μέτρο για την εξασφάλιση της σταθερότητας των στοιβάδων ήταν ότι το κέντρο του δαπέδου ήταν υπερυψωμένο και έτσι ο δίσκος που βρισκόταν στο κάτω μέρος της στοίβας στηριζόταν στα πλάγια στο υπερυψωμένο αυτό μέρος του δαπέδου.

Στο δάπεδο είχε επίσης τοποθετηθεί επένδυση για να διευκολύνεται η φόρτωση και η εκφόρτωση των δίσκων από το ημιφορτηγό και οι πλευρές του οχήματος ήταν σφραγισμένες για να μη μαζεύονται ψίχουλα και σκόνη.

Βάσει των περιστατικών αυτών, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απάλλαξε τους δύο κατηγορουμένους, αλλά τα High Court ανέτρεψε την απόφαση αυτή. Το House of Lords επέτρεψε στη συνέχεια την άσκηση αναίρεσης κατά της απόφασης αυτής· συγχρόνως διέταξε, με Διάταξη της 23ης Ιουνίου 1983, να υποβληθεί προηγουμένως στο Δικαστήριο αίτηση, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, προκειμένου να αποφανθεί με προδικαστική απόφαση επί των ακόλουθων ερωτημάτων:

«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, στοιχεία α), του κανονισμού;»

Διαδικασία

Η Διάταξη παραπομπής πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Ιουλίου 1983.

Κατά το άρθρο 20 του Πρωτοκόλλου περί του Οργανισμού του Δικαστηρίου ΕΟΚ, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν οι Thomas Scott & Sons Bakers Ltd και B. Rimmer, κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη, εκπροσωπούμενοι από τους D. Vaughan

και R. Gray, Barristers Λονδίνου κατόπιν παραγγελίας των McKenna & Co, Solicitors· η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη στην παρούσα διαδικασία από την G. Dagtoglou, Treasury Solicitor's Department, η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενη από το γενικό γραμματέα της διϋπουργικής επιτροπής για τα θέματα ευρωπαϊκής οικονομικής συνεργασίας, εκπροσωπούμενο από τον J.-P. Costes · και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον κύριο νομικό της σύμβουλο G. Close.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Με Διάταξη της 18ης Ιανουαρίου 1984, το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 95, πρώτη παράγραφος, του κανονισμού διαδικασίας, αποφάσισε επίσης να αναθέσει την εκδίκαση της υπόθεσης στο τέταρτο τμήμα.

II — Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

Ως προς το πρώτο ερώτημα, *η επιχείρηση Scott και ο Rimmer, κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη,* υποστηρίζουν ότι ο όρος «ειδικά» που περιέχεται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 («ειδικά για πλανόδιους πωλητές») αναφέρεται σε χαρακτηριστικό του οχήματος και όχι στη χρήση του οχήματος.

Προς στήριξη της άποψης αυτής, προβάλλουν πρώτον ότι προαναφερθείσα απόδοση της παρέκκλισης στα αγγλικά («use of specialized vehicles (...) for door-to-door selling»), το επίθετο «ειδικά» αναφέρεται στο όχημα. Αυτό προκύπτει ακόμη σαφέστερα από τη γερμανική και δανική απόδοση της παρέκκλισης αυτής.

Δεύτερον, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη παρατηρούν ότι, αν ο κοινοτικός νομοθέτης είχε την πρόθεση να συνδέσει την απαίτηση ειδίκευσης με τη χρήση του οχήματος, θα μπορούσε να το πράξει άνετα ορίζοντας, για παράδειγμα, ότι η εν λόγω παρέκκλιση αναφερόταν «στη χρήση οχημάτων ειδικών (ή ειδικά κατασκευασμένων) για την πλανεμπορία». Εξάλλου αν υπήρχε η πρόθεση το επίθετο «ειδικά» να χαρακτηρίζει συγχρόνως τη φύση του οχήματος για το οποίο πρόκειται και τη χρήση του οχήματος αυτού, θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει εκφράσεις όπως «η χρήση οχημάτων ειδικών (ή κατασκευασμένων ειδικά) σε σχέση με την ειδική τους χρήση και τις πωλήσεις από πλανόδιους πωλητές».

Από αυτό προκύπτει ότι, αν εφαρμοστεί το επίδικο κείμενο σε συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει πρώτον να τεθεί το ερώτημα για ποιο είδος μεταφοράς πρόκειται (στην προκειμένη περίπτωση: μεταφορά ειδών αρτοποιίας) και αν το όχημα είναι ειδικό για το είδος αυτής της μεταφοράς. Στη συνέχεια μόνο πρέπει να εξακριβωθεί αν το ειδικό όχημα χρησιμοποιήθηκε για πλανεμπορία. Το τελευταίο αυτό ζήτημα είναι εντελώς ανεξάρτητο· η εν λόγω διάταξη στηρίζεται πράγματι στην πολύ σαφή διάκριση μεταξύ της φύσης του οχήματος και της χρήσης του.

Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, που αναφέρεται στην έννοια του όρου «πλανεμπορία», διάφορες ενδείξεις συνηγορούν υπέρ της διασταλτικής ερμηνείας.

Σχετικά, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη αναφέρονται πρώτον στο κείμενο ενός Οδηγού που δημοσίευσε το υπουργείο μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου το 1979 και που είχε ως σκοπό να πληροφορήσει τους βρετανούς μεταφορείς («Guide to Goods Vehicles Drivers' Hours») (επισυνάπτεται στις παρατηρήσεις τους). Στον

Οδηγό αυτό, η πλανεμπορία έχει ερμηνευτεί ότι «συνεπάγεται πολλαπλές στάσεις στα καταστήματα ή στα σπίτια, όπου ο οδηγός διαθέτει σημαντικό χρόνο για να πωλεί». Η ερμηνεία άρα αυτή δεν περιορίζει κατ' ανάγκη την έννοια της πλανεμπορίας σε συστηματικές επισκέψεις σε κάθε σπίτι με σκοπό την πώληση στον τελικό καταναλωτή. Οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη παρατηρούν στη συνέχεια ότι οι παρεκκλίσεις από τους κοινοτικούς κανονισμούς εισήχθησαν εν μέρει για να δώσουν ορισμένη ελαστικότητα στην εφαρμογή των κανονισμών αυτών χωρίς να θέσουν σε κίνδυνο τους σκοπούς τους. Πάντως, αν η πώληση από πλανόδιους πωλητές περιοριζόταν στις δραστηριότητες που συνίστανται αποκλειστικά στη συστηματική επίσκεψη του ενός πελάτη μετά τον άλλο, η εν λόγω παρέκκλιση δεν θα εφαρμοζόταν στην πράξη σε καμιά μεταφορική δραστηριότητα εντός των κρατών μελών. Πράγματι, στο πλαίσιο μιας τέτοιας συστηματικής πώλησης στα σπίτια χρησιμοποιούνται σχεδόν πάντοτε οχήματα που δεν υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους, στα οποία δεν εφαρμόζονται οι κανονισμοί 543/68 και 1463/70.

Για τους λόγους αυτούς, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη θεωρούν ότι η εν λόγω παρέκκλιση αναφέρεται επίσης στις δραστηριότητες στις οποίες ο οδηγός εκτελεί, σε έναν οικισμό σχετικά μικρό, ορισμένο αριθμό επισκέψεων σε ενδεχόμενους πελάτες, χονδρέμπορους ή ιδιώτες, όπως καταστήματα, κυλικεία, γηροκομεία, υπεραγορές ή νοικοκυριά, προκειμένου να πωλήσει τα εμπορεύματα τα σχετικά με τη δραστηριότητα για την οποία πρόκειται και όταν ο οδηγός αφιερώνει σημαντικό μέρος από το χρόνο του στην πώληση. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η εφαρμογή του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 δικαιολογείται, εφόσον ο οδηγός δεν οδηγεί παρά μόνο κατά τη διάρκεια περιόδων σχετικά μικρών, αφιερώνοντας κατά τη διάρκεια κάθε διαλείμματος σημαντικό χρόνο στην άλλη δραστηριότητά του. Είναι επίσης σαφές ότι η ερμηνεία αυτή της εν λόγω παρέκκλισης δεν διακυβεύει καθόλου τους σκοπούς των οικείων κανονισμών.

Τέλος, όσον αφορά το τρίτο ερώτημα, ως προς την ορθή ερμηνεία της λέξης «ειδικά» στο πλαίσιο του προαναφερόμενου άρθρου 14α, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη επαναλαμβάνουν πρώτον τα επιχειρήματα κατά τα οποία ο όρος αυτός χαρακτηρίζει μόνο τη φύση του οχήματος για το οποίο πρόκειται. Προσθέτουν ότι τα χαρακτηριστικά κάθε συγκεκριμένου οχήματος πρέπει να συσχετίζονται με το γεγονός ότι κατασκευάστηκε ειδικά ή διαμορφώθηκε για την αντίστοιχη δραστηριότητα ή επιχείρηση. Στην προκειμένη περίπτωση, τα χαρακτηριστικά αυτά είναι για παράδειγμα τα κάθετα υποστηρίγματα με διαβαθμισμένες εντομές και οι ιμάντες που επιτρέπουν να τοποθετούνται και να παραμένουν στη θέση τους οι δίσκοι για το ψωμί και τα παρασκευάσματα ζαχαροπλαστικής. Επιπλέον, δεν απαιτείται κατ' ανάγκη η ειδίκευση να είναι τέτοια ώστε το όχημα να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί παρά μόνο για την εν λόγω δραστηριότητα και για καμιά άλλη· αρκεί ότι το ειδικό όχημα μπορεί να διακριθεί από το όχημα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί αδιακρίτως για τη μεταφορά οποιουδήποτε προϊόντος.

Η *κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* παρατηρεί, όσον αφορά το πρώτο και τρίτο ερώτημα, ότι κατά τη γνώμη της ο κύριος σκοπός της εν λόγω παρέκκλισης είναι να αποκλείσει από τους οικείους κανονισμούς τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε

— ή η τήρηση των επιταγών των κανονισμών θα ήταν ανεφάρμοστη, ή πολύ δαπανηρή χωρίς να είναι πράγματι αναγκαία,

— ή ο τρόπος χρήσης δεν θα μπορούσε, από την ίδιά του τη φύση, να οδηγήσει σε παράβαση των κανονισμών αυτών.

Αν και ο κύριος σκοπός της παρέκκλισης φαίνεται να είναι η εξαίρεση ορισμένης χρήσης του οχήματος, δεν μπορεί να μη ληφθεί υπόψη ο όρος «ειδικά». Συμπερασματικά, η παρέκκλιση πρέπει να αναφέρεται στα οχήματα τα οποία είναι, κατά τον έναν ή τον άλλο τρόπο, ειδικά και που επίσης χρησιμοποιούνται κατά ορισμένο τρόπο, στη συγκεκριμένη περίπτωση για την πώληση από πλανόδιους πωλητές.

Η βρετανική κυβέρνηση προσθέτει ότι η ειδίκευση ή ο βαθμός ειδίκευσης που απαιτείται δεν χρειάζεται να είναι πολύ μεγάλος. Κατά τη γνώμη της, κάθε όχημα που έχει κατασκευαστεί, μετατραπεί, προσαρμοστεί ή διαρρυθμιστεί για την πλανεμπορία πρέπει να εξαιρεθεί, υπό τον όρο ότι χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη χρήση αυτή.

Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα, η βρετανική κυβέρνηση παρατηρεί ότι όλες οι ποικίλες δραστηριότητες που απαριθμούνται στην εν λόγω παρέκκλιση εκτός από την πλανεμπορία φαίνεται ότι έχουν δύο κοινά στοιχεία, δηλαδή

1. το όχημα παραμένει σταθμευμένο για μεγάλα χρονικά διαστήματα, ή πραγματοποιεί συχνές στάσεις μικρής διάρκειας· τόσο στη μια όσο και στην άλλη περίπτωση, είναι πολύ πιθανό ότι ο χρόνος στάθμευσης είναι μεγαλύτερος από το χρόνο οδήγησης·

2. το κοινό πλησιάζει το όχημα ή παρουσιάζεται σ' αυτό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία αυτά για την ερμηνεία του όρου «πλανεμπορία», η βρετανική κυβέρνηση προβάλλει το επιχείρημα ότι η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει τη δραστηριότητα ενός πωλητή κατ' οίκον («πλανόδιου πωλητή») καθώς και τη χρήση ημιφορτηγού-καταστήματος («mobile shop»). Αν και αυτό το τελευταίο δεν πωλεί πραγματικά κατ' οίκον, αλλά κατά γενικό κανόνα αναμένει παθητικά τους πελάτες, η χρήση του ημιφορτηγού-καταστήματος φαίνεται πάντως ιδανικά προσαρμοσμένη προς το γενικό σκοπό της εν λόγω παρέκκλισης. Κατά τη βρετανική κυβέρνηση, από αυτό πρέπει να συναχθεί ότι «η πλανεμπορία» πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση οποιουδήποτε περιοδεύοντος οχήματος που πραγματοποιεί συχνές στάσεις, είτε οι στάσεις αυτές γίνονται στα σπίτια, στα χωριά, είτε στους δρόμους, και συνιστά σημείο πώλησης στο κοινό.

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου παρατηρεί ακόμη ότι η πώληση δεν πρέπει κατ' ανάγκη να γίνεται στο κοινό. Σχετικά, διευκρινίζει ότι υπάρχουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, στις πόλεις και στις μεγάλες αστικές περιοχές, περιοδεύοντες πωλητές («roundsmen») που απασχολούνται από τα μεγάλα αρτοποιεία ή τους χονδρεμπόρους ψωμιού ή παρόμοιων ευπαθών εμπορευμάτων. Τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν καμιά επαφή με το κοινό και δεν πραγματοποιούν λιανικές πωλήσεις. Κατά τη διάρκεια της «περιοδείας τους», αντίθετα, απευθύνονται σε μεγάλο αριθμό καταστημάτων μικρού συνήθως μεγέθους και προμηθεύουν τον πελάτη ανάλογα με την παραγγελία του από τα αποθέματα που έχουν στα οχήματά τους. Κατά τη βρετανική κυβέρνηση, το πρόσωπο που πραγματοποιεί την περιοδεία αυτή «πωλεί» κατ' εξοχήν, αφού προσπαθεί συχνά να πείσει τον πελάτη είτε να αυξήσει την παραγγελία του είτε να προσθέσει στην παραγγελία του ένα νέο προϊόν. Επιπροσθέτως, το πρόσωπο αυτό βρίσκεται συνεχώς σε αναζήτηση νέων πελατών, για να τους προσθέσει στην περιοδεία του, ενώ πολύ συχνά η παραγγελία δεν έχει δοθεί εκ των προτέρων αλλά γίνεται από τον πελάτη όταν το εν λόγω πρόσωπο παρουσιάζεται σ' αυτόν. Η βρετανική κυβέρνηση θεωρεί ότι η εν λόγω εξαίρεση πρέπει να ισχύει και για τα πρόσωπα αυτά.

Για τους λόγους αυτούς, ο όρος «πλανεμπορία» πρέπει να ερμηνευτεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει τη χρήση οχημάτων που χρησιμοποιούνται για περιοδείες για σκοπούς πώλησης, υπό τον όρο ότι η χρήση αυτή συνεπάγεται ότι το όχημα παραμένει σταθμευμένο για περιόδους μεγάλης διάρκειας ή επανειλημμένες περιόδους μικρής διάρκειας και ότι για κάθε χρονικό διάστημα στάθμευσης πραγματοποιείται λιανική ή χονδρική πώληση.

Η *κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας* υποστηρίζει ότι, όσον αφορά το πρώτο και το τρίτο ερώτημα, το επίθετο «ειδικά», κατά την έννοια του επίδικου κανονισμού, εφαρμόζεται στο σύνολο των μεταφορικών δραστηριοτήτων, δηλαδή τόσο στον εξοπλισμό του οχήματος όσο και στη χρήση του. Σχετικά με τον εξοπλισμό του οχήματος, προσθέτει ότι ο εξοπλισμός αυτός πρέπει να είναι μόνιμος προκειμένου να αποφεύγεται η χρήση του οχήματος για μεταφορικές δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στην παρέκκλιση· στην προκειμένη περίπτωση, ο εξοπλισμός του οχήματος για το οποίο πρόκειται (καλάθια, ιμάντες) δεν είναι μόνιμος. Επιπλέον, ο εξοπλισμός πρέπει να είναι προσαρμοσμένος στη χρήση για την οποία χορηγήθηκε η παρέκκλιση. Σχετικά, η γαλλική κυβέρνηση διευκρινίζει ότι το όχημα είναι ειδικό για την πλανεμπορία, αν το εσωτερικό του είναι διαρρυθμισμένο σε κατάστημα, που περιλαμβάνει, για παράδειγμα, ράφια κατάλληλα για το εμπόρευμα, ζυγαριές, ψυκτικές εγκαταστάσεις, πάγκους και λοιπά. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι, αν το όχημα που έχει ειδικό εξοπλισμό χρησιμοποιείται για μεταφορά εμπορευμάτων που δεν εμπίπτει στην παρέκκλιση, παύει να ισχύει γι' αυτό η παρέκκλιση, αφού μετατρέπεται σε όχημα συνήθους μεταφοράς.

Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, ο ορισμός που η γαλλική κυβέρνηση εύχεται να δεχθεί το Δικαστήριο είναι ότι πρέπει να νοηθεί ως πλανεμπορία η λιανική πώληση που γίνεται προς τους πολίτες κατ' οίκον και η οποία χαρακτηρίζεται από πολυάριθμες στάσεις κατά τη διάρκεια της περιοδείας. Αν το Δικαστήριο δεχθεί ευρύτερη ερμηνεία της έννοιας «πλανεμπορία», θα ήταν εύκολο καθαρά μεταφορικές δραστηριότητες να εμφανίζονται ως με πωλήσεις από πλανόδιους πωλητές και έτσι να μην εκπληρώνεται η υποχρέωση εγκατάστασης συσκευής ελέγχου.

Η *Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* παρατηρεί προκαταρκτικά ότι οι παρεκκλίσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 αναφέρονται σε ορισμένες πολύ ειδικές εθνικές μεταφορές, οι οποίες από τη φύση τους δεν ανταγωνίζονται άλλες μορφές εσωτερικών μεταφορών. Επιπλέον η φύση των δραστηριοτήτων αυτών είναι τέτοια ώστε ο οδηγός να μην είναι υποχρεωμένος να οδηγεί επί πολύ χωρίς διάλειμμα. Για τους λόγους αυτούς, δεν είναι ούτε αναγκαίο ούτε χρήσιμο να εφαρμοστούν οι κοινοτικοί κανονισμοί στον τομέα αυτό. Εφόσον αυτός είναι ο σκοπός της προαναφερόμενης παρέκκλισης, είναι εύκολο να αναζητηθεί η ερμηνεία της.

Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην παρέκκλιση στην παρούσα υπόθεση επιβάλλεται να δοθεί στενή ερμηνεία. Σχετικά, αναφέρεται στη λύση που επέλεξε το Δικαστήριο στην υπόθεση 47/79 (Nehlsen κατά Bremen, ECR 1979, σ. 3639), η οποία αφορούσε άλλη διάταξη που καθιέρωνε παρέκκλιση από το γενικό σύστημα του κανονισμού 543/69. Στην υπόθεση εκείνη το Δικαστήριο έκρινε την έκταση της επίδικης παρέκκλισης «λαμβάνοντας υπόψη τους σκοπούς του κανονισμού και τη νομική αλληλουχία στην οποία τοποθετείται ο κανονισμός αυτός». Έτσι, το Δικαστήριο αρνήθηκε να δώσει στην παρέκκλιση εκείνη την ευρεία ερμηνεία που υποστήριζε η προσφεύγουσα επιχείρηση στην κύρια δίκη, εφόσον η επίδικη διάταξη δεν ήταν αρκετά σαφής και ρητή για να θεμελιώσει παρόμοια ερμηνεία. Η Επιτροπή συμπεραίνει από αυτό ότι οι παρεκκλίσεις από τον κανονισμό 543/69 μπορούν μόνο να ερμηνευτούν ευρέως, αν η διατύπωσή τους είναι αρκετά σαφής και ρητή.

Όσον αφορά το πρώτο και το τρίτο ερώτημα, η Επιτροπή προβάλλει το επιχείρημα ότι η ειδίκευση του οχήματος για το οποίο πρόκειται αναφέρεται στα χαρα-

κτηριστικά του και πρέπει να συσχετιστεί με το σκοπό της παρέκκλισης. Δέχεται ότι οι περισσότερες γλωσσικές αποδόσεις της εν λόγω διάταξης δεν καθιερώνουν ρητά μια τέτοια σχέση. Μόνο η διατύπωση του ολλανδικού κειμένου είναι σαφής στο σημείο αυτό, αναφερόμενο «στη χρήση οχημάτων ειδικά εξοπλισμένων για την πώληση κατ' οίκον». Κατά την Επιτροπή, αυτή είναι η ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α). Πράγματι, είναι εξαιρετικά δύσκολο να ελεγχθούν οι μεταφορικές δραστηριότητες για να εξακριβωθεί αν αυτές περιορίζονται στις δραστηριότητες που περιλαμβάνει η προαναφερόμενη παρέκκλιση. Η Επιτροπή προσθέτει ότι είναι πολύ δύσκολο να καθοριστεί αφηρημένα ο βαθμός συσχέτισης, αλλά θεωρεί ότι ο βαθμός ειδίκευσης πρέπει να είναι επαρκής ώστε να επιτρέπει να θεωρείται το όχημα ως ειδικά προσαρμοσμένο προς το σκοπό της παρέκκλισης. Στην προκειμένη περίπτωση, το ημιφορτηγό, διαρρυθμισμένο απλώς για τη μεταφορά ψωμιού και παρασκευασμάτων ζαχαροπλαστικής, δεν εμφανίζει τον αναγκαίο βαθμό ειδίκευσης για να είναι κατάλληλο για πλανεμπορία. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την απόφαση του High Court, το ημιφορτηγό δεν ήταν εξοπλισμένο με ειδική μηχανή σαν αυτή που χρησιμοποιείται κανονικά στα οχήματα των γαλακτοπωλών· οι μηχανές αυτές είναι αναγκαίες δεδομένου ότι η πώληση από πλανόδιους πωλητές προϋποθέτει συνεχείς στάσεις και εκκινήσεις.

Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, η Επιτροπή προβάλλει ότι η έννοια της πλανεμπορίας συνεπάγεται αποκλειστικά την άμεση πώληση στους τελικούς καταναλωτές. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται και πάλι από το ολλανδικό κείμενο, το οποίο ομιλεί για «πώληση κατ' οίκον», καθώς και από γενικότερες σκέψεις. Πράγματι, μόνο η πώληση από σπίτι σε σπίτι χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις, ενώ η πώληση μάλλον παρά η οδήγηση απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος από το χρόνο εργασίας του οδηγού. Αυτό δεν ισχύει κατ' ανάγκη για τη χονδρική πώληση, κατά την οποία τα σχετικά σημαντικά φορτία εμπορευμάτων παραδίδονται σε τόπους παράδοσης περισσότερο διασκορπισμένους. Επιπλέον, είναι πιθανό ότι στη χονδρική πώληση οι παραδόσεις γίνονται μετά από παραγγελία, πράγμα που δεν φαίνεται καν να ανταποκρίνεται στον ορισμό της πλανεμπορίας. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η διατύπωση του επίδικου κειμένου δεν φαίνεται αρκετά σαφής και ρητή για να μπορεί να επεκταθεί στη χονδρική πώληση. Για τους λόγους αυτούς, θεωρεί ότι η παρέκκλιση που προβλέπεται με το άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), πρέπει να περιοριστεί στην άμεση πώληση στους καταναλωτές.

Τέλος, η Επιτροπή προτείνει να απαντηθούν ως εξής τα ερωτήματα που υπέβαλε το παραπέμπον δικαστήριο:

1. Στην παρέκκλιση που προβλέπεται με το άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), όσον αφορά τη χρήση ειδικών οχημάτων ... για πλανεμπορία, το επίθετο «ειδικά» αναφέρεται στα χαρακτηριστικά του οχήματος, το δε όχημα αυτό πρέπει να είναι «ειδικό» κατά τρόπο που να εξυπηρετεί τους σκοπούς της παρέκκλισης. Όσον αφορά το βαθμό αμοιβαίας σχέσης που πρέπει να υπάρχει μεταξύ των ειδικών χαρακτηριστικών του οχήματος και το σκοπό της παρέκκλισης, ο βαθμός ειδικότητας πρέπει να είναι επαρκής ώστε να μπορεί να θεωρείται το όχημα ως ιδιαίτερα κατάλληλο για το σκοπό της παρέκκλισης. Ειδικότερα, το γεγονός ότι ένα ημιφορτηγό έχει διαρρυθμιστεί για τη μεταφορά ψωμιού και παρασκευασμάτων ζαχαροπλαστικής δεν το μετατρέπει σε όχημα ειδικό για πλανεμπορία.

2. Στην προαναφερόμενη παρέκκλιση, πλανεμπορία σημαίνει την πώληση στους ιδιώτες καταναλωτές. Η παρέκκλιση δεν μπορεί να εφαρμόζεται στη χονδρική πώληση ούτε στο συνδυασμό πλανεμπορίας και χονδρικής πώλησης.

III — Προφορική διαδικασία

Στη συνεδρίαση της 28ης Μαρτίου 1984, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη Thomas Scott & Sons Bakers Ltd και B. Rimmer, εκπροσωπούμενοι από τον D. Vaughan, Barrister, κατόπιν παραγγελίας των McKenna & Co., Solicitors, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την G. Dagtoglou, Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενη από τον P. Vallance, Barrister, και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον G. Close, κύριο νομικό σύμβουλο, ανέπτυξαν προφορικά τις παρατηρήσεις τους.

Ο γενικός εισαγγελέας ανέπτυξε τις προτάσεις του στη συνεδρίαση της 29ης Μαΐου 1984.

Σκεπτικό

1 Με Διάταξη της 23ης Ιουνίου 1983, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιουλίου 1983, το House of Lords υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, διάφορα προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), 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), όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς 515/72 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 135), και 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας κατά της εταιρίας Thomas Scott & Sons Bakers Ltd, επιχείρησης αρτοποιίας, κυρίας ορισμένων ημιφορτηγών μεταφοράς ψωμιού, τα οποία εκμεταλλεύεται, και κατά ενός υπαλλήλου της, του Brian Rimmer, διότι χρησιμοποίησαν όχημα του οποίου το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος υπερέβαινε τους 3,5 τόνους και το οποίο δεν ήταν εφοδιασμένο με ταχογραφική συσκευή ελέγχου. Ο Rimmer, ο οποίος οδηγούσε το εν λόγω όχημα και πωλούσε τα προϊόντα αρτοποιίας του εργοδότη του, μηνύθηκε και για τον πρόσθετο λόγο ότι ενέγραψε ψευδείς ενδείξεις στο ατομικό βιβλιάριο ελέγχου.

3 Στο πλαίσιο εναρμόνισης των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο κανονισμός 543/69 περιλαμβάνει διατάξεις ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές με ορισμένα οχήματα τα

οποία υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους (άρθρα 5 και 6), ως προς τον περιορισμό του χρόνου οδήγησης (άρθρα 7 μέχρι 10), και ως προς το χρόνο ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης (άρθρα 11 και 12).

4 Για να διασφαλιστεί ο σεβασμός των διατάξεων αυτών, προβλέπονται μέτρα ελέγχου τα οποία διαφέρουν ανάλογα με το αν το όχημα εκτελεί τακτική ή μη τακτική υπηρεσία. Στη δεύτερη περίπτωση, το άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει ότι τα μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ατομικό βιβλιάριο ελέγχου. Το ατομικό αυτό βιβλιάριο όμως αντικαταστάθηκε σταδιακά από συσκευή ελέγχου, αποκαλούμενη «ταχογράφο», της οποίας η υποχρεωτική εγκατάσταση στα οχήματα που προορίζονται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών προβλέφθηκε με τον κανονισμό 1463/70 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1970, περί καθιερώσεως συσκευής ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 150). Η συσκευή αυτή καταγράφει αυτόματα τις χρονικές περιόδους κατά τις οποίες τα οχήματα κυκλοφορούν ή είναι σταθμευμένα καθώς και την ταχύτητα της πορείας.

5 Ο κανονισμός 515/72 παρενέβαλε στον κανονισμό 543/69 ένα νέο άρθρο, το 14α, στο οποίο ο κανονισμός 2827/77 πρόσθεσε νέες παραγράφους, από τις οποίες η τρίτη έχει ως εξής:

«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·

6) μεταφορά γάλακτος από το αγρόκτημα στο γαλακτοκομείο και αντίστροφα·

(. . .)»

6 Ο κανονισμός 1463/70 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2828/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 27), που πρόσθεσε μεταξύ άλλων στο άρθρο 3 του κανονισμού αυτού τρίτη παράγραφο, δυνάμει της οποίας «τα κράτη μέλη δύνανται, μετά από εξουσιοδότηση της Επιτροπής, να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, σημείο α), του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69».

7 Το Ηνωμένο Βασίλειο έκανε χρήση αυτής της δυνατότητας παρεκκλίσεως, θεσπίζοντας τους Community Road Transport Rules (Exemptions) Regulations 1978 [κανονισμούς του 1978 περί των κοινοτικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές (εξαιρέσεις)], των οποίων η παράγραφος 4 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι οι κανονισμοί 543/69 και 1463/70 δεν εφαρμόζονται στις εθνικές μεταφορές που συνεπάγονται «τη χρήση ειδικών οχημάτων (...) για τις πωλήσεις από πλανόδιο πωλητή» («use of specialized vehicles (...) for door-to-door selling»).

8 Ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου οι κατηγορούμενοι προέβαλαν τον ισχυρισμό ότι ο εξοπλισμός του οχήματος για το οποίο πρόκειται ήταν ειδικά διαρρυθμισμένος για τη μεταφορά προϊόντων αρτοποιίας και ότι ο οδηγός, μολονότι δεν επισκεπτόταν συστηματικά τους πελάτες στο σπίτι τους, διενεργούσε σε μια σχετικά μικρή περιφέρεια, προκειμένου να πωλήσει τα εμπορεύματά του, ορισμένο αριθμό επισκέψεων σε χονδρεμπόρους και μεμονωμένους καταναλωτές, όπως υπεραγορές, κυλικεία επιχειρήσεων, ιδιωτικά νοικοκυριά και σε ένα γηροκομείο. Αν ληφθεί υπόψη ο ειδικός εξοπλισμός του, καθώς και η χρήση του στις συγκεκριμένες περιστάσεις, το όχημα εμπίπτει στην εξαίρεση που προβλέπει η προαναφερόμενη εθνική νομοθεσία και η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση που εφαρμόζεται στον τομέα αυτό.

9 Στο πλαίσιο αυτό το House of Lords υπέβαλε στο Δικαστήριο 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;»

Επί του πρώτου και τρίτου ερωτήματος

10 Επειδή τόσο το πρώτο όσο και το τρίτο ερώτημα αφορούν την ερμηνεία του όρου «ειδικό» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69, πρέπει να εξεταστούν μαζί.

11 Τα δύο ερωτήματα θέτουν το πρόβλημα αν η ειδίκευση που αναφέρεται στην προαναφερθείσα εξαιρετική διάταξη αφορά τα χαρακτηριστικά του οχήματος ή τη χρήση του οχήματος, ή ακόμη συνδυασμό και των δύο.

12 Οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη, αναφερόμενοι κυρίως στην αγγλική απόδοση της επίδικης διάταξης, υποστήριξαν ότι, για να εμπίπτει στην εξαίρεση, πρέπει το όχημα να είναι ειδικό για ορισμένο τύπο μεταφορών, όπως για παράδειγμα τη μεταφορά προϊόντων αρτοποιίας, χωρίς να χρειάζεται να συνδέεται η απαίτηση ειδίκευσης προς τη χρήση του οχήματος για το οποίο πρόκειται. Πράγματι, το πρόβλημα κατά πόσο το ειδικά εξοπλισμένο όχημα χρησιμοποιείται πραγματικά ή όχι για το σκοπό για τον οποίο χορηγήθηκε η παρέκκλιση αποτελεί εντελώς χωριστό ζήτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί αυτοτελώς.

13 Η βρετανική και γαλλική κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή προέβαλαν σχετικά το επιχείρημα ότι η ειδίκευση του οχήματος πρέπει να συνδέεται προς τη χρήση για οποία χορηγήθηκε η επίδικη παρέκκλιση, δηλαδή εν προκειμένω την πλανεμπορία.

14 Όσον αφορά το βαθμό ειδίκευσης, η βρετανική κυβέρνηση εξέφρασε την άποψη ότι κάθε όχημα το οποίο κατασκευάστηκε ή προσαρμόστηκε κατά οποιοδήποτε τρόπο για κάποια από τις χρήσεις που αφορά η παρέκκλιση, εμπίπτει στην παρέκκλιση αυτή, υπό την προϋπόθεση ότι πράγματι χρησιμοποιείται κατά τον τρόπο αυτό. Η γαλλική κυβέρνηση και η Επιτροπή παρατήρησαν ότι ο εξοπλισμός του οχήματος πρέπει να έχει μόνιμο χαρακτήρα, ώστε το όχημα να μην μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μεταφορές που δεν εμπίπτουν στην παρέκκλιση. Σε αντίθετη περίπτωση, θα ήταν πράγματι δύσκολο να ελεγχθεί αν οι διενεργούμενες μεταφορές περιορίζονται σ' αυτές που αναφέρει το άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69. Επομένως, ένα όχημα απλώς διαρρυθμισμένο όπως εν προκειμένω για τη μεταφορά προϊόντων αρτοποιίας,

χωρίς η διαρρύθμιση να είναι μόνιμη, δεν εμφανίζει τα αναγκαία χαρακτηριστικά για να θεωρηθεί ως ειδικά εξοπλισμένο για την πλανεμπορία.

15 Πρέπει πρώτον να σημειωθεί ότι το άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), είναι διάταξη που παρεκκλίνει από το γενικό σύστημα που θέσπισε ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η έκταση της ισχύος της πρέπει επομένως, όπως επανειλημμένα έκρινε το Δικαστήριο, και κυρίως με την απόφασή του της 6ης Δεκεμβρίου 1979 (Nehlsen, 47/49, ECR σ. 3639), να προσδιοριστεί ενόψει των σκοπών του κανονισμού και του νομικού πλαισίου μέσα στο οποίο εντάσσεται ο κανονισμός αυτός.

16 Από τις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 543/69 και των κανονισμών 515/72 και 2872/77 που τον τροποποίησαν προκύπτει ότι με την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση επιδιώκεται, στο πλαίσιο της εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών, η σύγχρονη πραγματοποίηση τριών στόχων, δηλαδή της κοινωνικής προστασίας των οδηγών, της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας και της εξάλειψης ανισοτήτων ικανών να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ενόψει των στόχων αυτών ο κανονισμός 543/69 όρισε κυρίως τους κανόνες που αφορούν τη σύνθεση των πληρωμάτων καθώς και το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης και καθιέρωσε ένα σύστημα που να επιτρέπει τον έλεγχο του σεβασμού των διατάξεων ως προς τις ώρες εργασίας.

17 Μολονότι είναι αλήθεια ότι ορισμένα είδη μεταφοράς μπορούν να αποκλειστούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 543/69, καθώς και του κανονισμού 1463/70, αν ληφθεί υπόψη το άρθρο 3 του τελευταίου κανονισμού, ο οποίος προέβλεψε την υποχρεωτική εγκατάσταση ταχογραφικής συσκευής ελέγχου, από την πρώτη και πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 2827/77 προκύπτει πάντως ότι αυτή η δυνατότητα παρέκκλισης από την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση δεν θίγει τους επιδιωκόμενους στόχους στον τομέα αυτό και ότι αφορά μόνο τις εθνικές μεταφορές που έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

18 Από το όλο περιεχόμενο και τους σκοπούς του κανονισμού 543/69 που μνημονεύθηκαν πιο πάνω προκύπτει ότι το άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), αποβλέπει στο να εξαιρέσει από το σύστημα ελέγχου τήρησης των διατάξεων ως προς το χρόνο εργασίας τα οχήματα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους και των οποίων η ειδίκευση επιτρέπει την πρόβλεψη ότι ο σκοπός των διατάξεων αυτών δεν πρόκειται να θιγεί.

19 Συνεπώς, η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά του οχήματος πρέπει να διασφαλίζουν ότι το όχημα χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφορές που εμπίπτουν στις παρεκκλίσεις που προβλέπει ο κανονισμός. Αυτό ισχύει τόσο για τα ειδικά οχήματα της πλανεμπορίας, όσο και για τα ειδικά οχήματα για κινητές τραπεζικές εργασίες ή για το δανεισμό βιβλίων ή δίσκων, τα οποία επίσης αναφέρονται στην επίδικη διάταξη.

20 Αν γινόταν δεκτό, όπως υποστηρίζουν οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη, ότι τα είδη μεταφοράς που απαριθμούνται στη διάταξη αυτή μπορούν να εξαιρεθούν από την κοινοτική κανονιστική ρύθμιση όταν διενεργούνται με οχήματα απλώς διαρρυθμισμένα για τη μεταφορά ορισμένων εμπορευμάτων, θα άνοιγε ο δρόμος για πρακτικές που θα μπορούσαν να ματαιώσουν τους στόχους της εν λόγω κανονιστικής ρύθμισης.

21 Επομένως, στο πρώτο και τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο όρος «ειδικό όχημα» για ορισμένα είδη μεταφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69, αφορά μόνο τα οχήματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τέτοιες μεταφορές, όπως είναι η πλανεμπορία.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

22 Με το δεύτερο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ζητεί να μάθει αν ως πλανεμπορία νοείται αποκλειστικά η συστηματική επίσκεψη από σπίτι σε σπίτι με σκοπό την πώληση στον τελικό καταναλωτή ή αν περιλαμβάνεται και η πώληση, η οποία χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις είτε σε ιδιώτες είτε σε πελάτες που αγοράζουν χονδρικά, όπως κυλικεία, γηροκομεία ή υπεραγορές.

23 Με τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν στο Δικαστήριο, οι κατηγορούμενοι στην κύρια δίκη και η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου διατύπωσαν την άποψη ότι στον όρο «χρήση ... για πλανόδιους πωλητές» πρέπει να δοθεί ευρεία ερμηνεία. Ισχυρίζονται στην ουσία ότι, χωρίς να διακυβεύονται οι στόχοι του κανονισμού 543/69, η εν λόγω παρέκκλιση μπορεί να έχει εφαρμογή στους οδηγούς οι οποίοι οδηγούν για πολύ μικρές μόνο περιόδους, ενώ ο χρόνος οδήγησης είναι δευτερεύων σε σχέση με τη δραστηριότητά τους ως πωλητών.

24 Η γαλλική κυβέρνηση και η Επιτροπή προτείνουν ότι, για να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός έλεγχος, πρέπει να εξαιρεθεί μόνο η λιανική πώληση από πλανόδιους πωλητές σε μεμονωμένους καταναλωτές κατ' οίκον και προσθέτουν ότι η διατύπωση της επίδικης διάταξης δεν είναι αρκετά σαφής και ακριβής για να δικαιολογήσει ευρύτερη ερμηνεία.

25 Αν και είναι αλήθεια ότι η τελευταία λύση φαίνεται να βρίσκει έρεισμα στην απόδοση του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 σε ορισμένες γλώσσες, η απόδοση σε άλλες γλώσσες συνηγορεί υπέρ μιας ευρύτερης μάλλον ερμηνείας.

26 Η στενή ερμηνεία της έννοιας της πλανεμπορίας δεν είναι αναγκαία προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός έλεγχος της τήρησης της κοινοτικής κανονιστικής ρύθμισης. Πράγματι, από τις προηγούμενες σκέψεις προκύπτει ότι η θεμελιώδης εγγύηση τηρήσεως των διατάξεων του κανονισμού 543/69 συνίσταται στο γεγονός ότι το όχημα έχει μόνιμα χαρακτηριστικά που εξασφαλίζουν τη χρήση του μόνο για την πλανεμπορία. Υπό τις περιστάσεις αυτές, μικρή σημασία έχει αν η πλανεμπορία διενεργείται με ιδιώτες, χονδρεμπόρους ή άλλους πελάτες, αρκεί η πώληση να χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις.

27 Επομένως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η «χρήση ... για πλανόδιους πωλητές» κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), του κανονισμού 543/69 μπορεί να συνίσταται σε επισκέψεις σε πελάτες που ενδέχεται ν' αγοράσουν χονδρικά, όπως καταστήματα, κυλικεία επιχειρήσεων, γηροκομεία ή υπεραγορές, αρκεί η πώληση να χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις του ειδικού οχήματος.

Επί των δικαστικών εξόδων

28 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι κυβερνήσεις της Γαλλικής Δημοκρατίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες υπέβαλαν παρατηρήσεις 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,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που υπέβαλε με Διάταξη τις 23ης Ιουνίου 1983 το House of Lords, αποφαίνεται:

1) **Ο όρος «ειδικό όχημα» για ορισμένα είδη μεταφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), 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), όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς 515/72 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 135), και 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213), αφορά μόνο τα οχήματα των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τέτοιες μεταφορές, όπως είναι η πλανεμπορία.**

2) **Η «χρήση ... για πλανόδιους πωλητές» κατά την έννοια του προαναφερθέντος άρθρου 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α), μπορεί να συνίσταται σε επισκέψεις σε πελάτες που ενδέχεται ν' αγοράσουν χονδρικά, όπως καταστήματα, κυλικεία επιχειρήσεων, γηροκομεία ή υπεραγορές, αρκεί η πώληση να χαρακτηρίζεται από συχνές στάσεις του ειδικού οχήματος.**

Koopmans Bahlmann

Pescatore O'Keeffe Bosco

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Ιουνίου 1984.

Ο γραμματέας

P. Heim

Ο πρόεδρος του τέταρτου τμήματος

T. Koopmans