ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 6ης Δεκεμβρίου 1979 *

Στην υπόθεση 47/79,

η οποία έχει ως αντικείμενο αίτηση του Oberverwaltungsgericht Βρέμης 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

Städtereinigung K. Nehlsen KG, Βρέμη,

και

Freie Hansestadt Bremen,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού (ΕΟΚ) 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 επ.), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213 επ.),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους A. O'Keeffe, πρόεδρο του πρώτου τμήματος, προεδρεύοντα, A.Touffait, πρόεδρο τμήματος, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, Mackenzie Stuart, G. Bosco και T. Koopmans, δικαστές,

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

(το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

1 Με Διάταξη της 21ης Μαρτίου 1979, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Μαρτίου 1979, το Oberverwaltungsgericht Βρέμης υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, ερωτήματα ως προς την ερμηνεία 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 επ.), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213 επ.).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ επιχείρησης επιφορτισμένης, δυνάμει συμβάσεως του ιδιωτικού δικαίου, συναφθείσας με τις αρμόδιες αρχές της πόλεως της Βρέμης και των ομόρων καντονίων, με την αποκόμιση των απορριμμάτων από αυτά τα εδάφη μέσω των ιδίων οχημάτων της, και των υπηρεσιών μηχανικής επιθεωρήσεως της πόλεως της Βρέμης, που τον Ιούνιο 1976 διαπίστωσαν ότι η εν λόγω επιχείρηση δεν τηρούσε ορισμένες διατάξεις του κανονισμού 543/69, ιδίως τις διατάξεις του άρθρου 7, σχετικά με τη διάρκεια της οδηγήσεως, και του άρθρου 14, περί της υποχρεώσεως τα μέλη του πληρώματος του οχήματος να είναι κάτοχοι ατομικού βιβλιαρίου ελέγχου και την υποχρέωσαν γι' αυτό το λόγο, με απόφαση της 29ης Μαρτίου 1977, να συμμορφωθεί προς αυτές τις διατάξεις, επί ποινή επιβολής χρηματικών ποινών. Η ενδιαφερόμενη επιχείρηση προσέφυγε κατ' αυτής της αποφάσεως ισχυριζόμενη ότι, λόγω της φύσεως της παρεχόμενης από αυτήν υπηρεσίας ως δημοσίου δικαίου, τα οχήματα που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση αυτής της υπηρεσίας έπρεπε να θεωρούνται ως οχήματα πραγματοποιούντα μεταφορές κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, και, για το λόγο αυτό, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

3 Δεδομένου ότι η εν λόγω προσφυγή απερρίφθη, η ενδιαφερομένη άσκησε προσφυγή ενώπιον του Verwaltungsgericht Βρέμης. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, ο κανονισμός 2827/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977 τέθηκε σε ισχύ, τροποποιώντας με το άρθρο 1, το σημείο 4 του άρθρου 4 του κανονισμού 543/69. Το επιληφθέν της προσφυγής δικαστήριο έκρινε ότι, δεδομένου ότι η επίμαχη απόφαση εξακολουθούσε να παράγει τα αποτελέσματά της, το κύρος της έπρεπε να εκτιμηθεί σε σχέση με το τροποποιημένο κείμενο του άρθρου 4,

σημείο 4, του κανονισμού 543/69. Αποφάσισε, επιπλέον, ότι αυτό το τροποποιημένο κείμενο δεν απήλλασσε την προσφεύγουσα επιχείρηση της εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 543/69. Όταν η διαφορά ήχθη ενώπιον του Oberverwaltungsgericht Βρέμης, αυτό το δικαστήριο αποκάλυψε ότι η επίλυση της διαφοράς ήταν συνδεδεμένη με την ερμηνεία του δεύτερου μέρους του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77, και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«α) αα) Πρέπει η έκφραση οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες, κατά την έννοια της προαναφερθείσας διάταξης, σ. 4, να νοείται ως αφορώσα μόνο τα οχήματα επί των οποίων η δημόσια αρχή έχει δικαίωμα κυριότητας ή την εξουσία διαθέσεώς τους,

ββ) ή αφορά και τα οχήματα που ανήκουν σε ιδιωτικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις, τα οποία χρησιμοποιούνται υπ' αυτών για τη διασφάλιση δημοσίων υπηρεσιών, για λογαριασμό της δημόσιας αρχής δυνάμει συμβάσεως ιδιωτικού δικαίου (σύμβαση μισθώσεως έργου);

β) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα ββ) που προηγείται:

Τα οχήματα ιδιώτη επιχειρηματία, που είναι *ο μόνος* στον οποίο η δημόσια αρχή παραχώρησε την εκτέλεση δημοσίων υπηρεσιών, ανταγωνίζονται τους επαγγελματίες μεταφορείς κατά την έννοια της προαναφερθείσας διάταξης, διότι η δημόσια αρχή μπορεί να καταγγείλει τη συναφθείσα με τον ιδιώτη επιχειρηματία σύμβαση, όταν μια άλλη επιχείρηση προσφέρει τη χρησιμοποίηση των ειδικών της οχημάτων υπό συμφερότερους όρους;»

4 Το άρθρο 4 του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου, προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές που εκτελούνται με:

1. ...

2. ...

3. ...

4. οχήματα που χρησιμοποιούνται από την αστυνομία, τη χωροφυλακή, τις ένοπλες δυνάμεις, την πυροσβεστική υπηρεσία, την πολιτική άμυνα, τις υπηρεσίες για την αντιμετώπιση των πλημμυρών, τις υπηρεσίες υδρεύσεως, αερίου, ηλεκτρισμού, τις υπηρεσίες οδικής βοήθειας ή ασφαλείας, τις τηλεγραφικές ή τηλεφωνικές υπηρεσίες, τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, όταν εκτελούνται ταχυδρομικές αποστολές, τις υπηρεσίες του ραδιοφώνου και της τηλεοράσεως και τις υπηρεσίες για την ανίχνευση ραδιοφωνικών ή τηλεοπτικών πομπών ή δεκτών ή οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες που δεν ανταγωνίζονται τους επαγγελματίες μεταφορείς,

...»

Προκειμένου περί διατάξεως η οποία παρεκκλίνει από το γενικό σύστημα που θέσπισε ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου, στον τομέα των οδικών μεταφορών, πρέπει να καθορισθεί το περιεχόμενό της, λαμβανομένων υπόψη των σκοπών του κανονισμού και του νομικού πλαισίου, εντός του οποίου ο εν λόγω κανονισμός εμπίπτει.

5 Όπως προκύπτει από το προοίμιό του, ο κανονισμός 543/69 του Συμβουλίου έχει κυρίως ως σκοπό να διασφαλίσει την εφαρμογή των διατάξεων της αποφάσεως του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 1965 «περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές» (JO 1965, αριθμ. 88, σ. 1500) και ιδίως του τμήματος III περί «κοινωνικών διατάξεων» που προβλέπει, στο άρθρο 10, «την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν τις συνθήκες εργασίας οι οποίες έχουν εφαρμογή στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών». Ακριβώς κατ' εφαρμογή των άρθρων 11 και 12 αυτού του τμήματος, ο κανονισμός 543/69 θεωρεί, στο προοίμιό του, ότι πρέπει να ληφθούν, κατά προτεραιότητα, τα αναγκαία μέτρα σχετικά με τη σύνθεση πληρωμάτων και το χρόνο οδηγήσεως και αναπαύσεως και προβλέπει τη θέσπιση συστήματος — ατομικού βιβλιαρίου ή κατάλληλης μηχανικής συσκευής — που να επιτρέπει τον ατομικό έλεγχο της τηρήσεως των διατάξεων σε θέματα διαρκείας της εργασίας. Επιδώκοντας αυτούς τους στόχους, εντός πλαισίου εναρμονίσεως των εθνικών νομοθεσιών, ο εν λόγω κανονισμός εμπίπτει στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών, κατά την έννοια του άρθρου 74 της Συνθήκης, και ανταποκρίνεται συγχρόνως στις επιταγές κοινωνικής πολιτικής της Κοινότητας οι οποίες, κατά το άρθρο 117 της Συνθήκης, αποσκοπούν στο «να προαγάγουν τη βελτίωση των όρων διαβιώσεως και εργασίας του εργατικού δυναμικού κατά τρόπο που να επιτρέπει την εναρμόνισή τους με στόχο την πρόοδο».

6 Επιπλέον, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι εν λόγω διατάξεις, όπως επισημαίνεται με την προαναφερθείσα απόφαση του Συμβουλίου του 1965, έχουν ως σκοπό, μεταξύ άλλων, να εξαλείψουν τις διαφορές που είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, με την κατάργηση επαγγελματικών πρακτικών που στηρίζονται στην παράνομη εκμετάλλευση του ανθρώπινου παράγοντα.

7 Πρέπει, επομένως, λαμβάνοντας υπόψη αυτούς τους σκοπούς, να καθορισθεί το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77. Αποκλείοντας από την εφαρμογή του γενικού συστήματος ορισμένες κατηγορίες μεταφορών, το προαναφερθέν σημείο 4 δεν εκτείνεται παρά στα υπηρεσιακά οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο τμήμα του, και δεν αναφέρεται, όσον αφορά «τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες», παρά στις καταστάσεις που δεν διακρίνονται από κανένα στοιχείο ανταγωνισμού. Πράγματι, σ' αυτή την περίπτωση η τήρηση των απαιτήσεων κοινωνικής προστασίας και οδικής ασφαλείας μπορεί να διασφαλιστεί με τις εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις που διέπουν την οικεία δημόσια υπηρεσία, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών αναγκών μιας τέτοιας υπηρεσίας.

8 Το άρθρο 4, σημείο 4, που προαναφέρθηκε, δεν επισημαίνει, κατά τρόπο ρητό και σαφή, ότι η εξαίρεση που θεσπίζει από την εφαρμογή του γενικού συστήματος εκτείνεται στις μεταφορές που πραγματοποιούνται με οχήματα ανήκοντα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και που ανταγωνίστηκαν για να επιτύχουν σύμβαση με σκοπό τη διασφάλιση δημόσιας υπηρεσίας, όπως η αποκόμιση των απορριμμάτων, για λογαριασμό της δημόσιας αρχής. Παρόλον ότι η διατύπωση αυτής της διατάξεως δεν αφήνει αμφιβολίες ως προς την εφαρμογή της σε οχήματα επί των οποίων η δημόσια αρχή έχει δικαίωμα κυριότητας ή την εξουσία διαθέσεώς τους, δεν είναι, εντούτοις, επαρκώς σαφής και ρητή ώστε να μπορεί να νοηθεί ότι αφορά επίσης τα οχήματα που ανήκουν σε ιδιωτική επιχείρηση, και χρησιμοποιούνται από αυτήν για την εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας ή υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που ανέλαβε την υποχρέωση να διασφαλίσει, δυνάμει συμβάσεως ιδιωτικού δικαίου.

9 Για τους λόγους αυτούς, πρέπει να δοθεί στο πρώτο υπό αα) ερώτημα η απάντηση ότι η έκφραση «οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες», κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου της 25ης Μαρτίου 1969, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977, πρέπει να νοείται ως αφορώσα μόνο τα οχήματα επί των οποίων η δημόσια αρχή έχει δικαίωμα κυριότητας ή την εξουσία διαθέσεώς τους.

10 Λαμβανομένης υπόψη της διδομένης σ' αυτό το ερώτημα απαντήσεως, η εξέταση των άλλων ερωτημάτων που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο καθίσταται άνευ αντικειμένου.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με Διάταξη της 21ης Μαρτίου 1979 το Oberverwaltungsgericht Βρέμης, αποφαίνεται:

Η έκφραση «οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες», κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69 του Συμβουλίου της 25ης Μαρτίου 1969, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77 του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 1977, πρέπει να νοείται ως αφορώσα μόνο τα οχήματα επί των οποίων η δημόσια αρχή έχει δικαίωμα κυριότητας ή την εξουσία διαθέσεώς τους.

O'Keeffe Touffait Mertens de Wilmars Pescatore

Mackenzie Stuart Bosco Koopmans

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 6 Δεκεμβρίου 1979.

Ο Γραμματέας
A. Van Houtte

Ο Προεδρεύων
A. O'Keeffe
πρόεδρος του πρώτου τμήματος