ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ PHILIPPE LÉGER της 25ης Ιανουαρίου 1996 *

1. Οι παρούσες δύο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως, καίτοι προέρχονται από διαφορετικά δικαστήρια, αφορούν κατ' ουσίαν το ίδιο ερώτημα, δηλαδή την ερμηνεία της έννοιας «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», που διαλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [1] (στο εξής: κανονισμός).

2. Ο κανονισμός αυτός επιδιώκει έναν τριπλό στόχο, που άπτεται της οδικής ασφάλειας, της εναρμονίσεως των όρων του ανταγωνισμού και της κοινωνικής προόδου [2]. Προς τούτο, επιβάλλει χρόνους οδηγήσεως και αναπαύσεως (τμήματα IV και V) που πρέπει να τηρούν οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας (τμήμα III) και εκτελούν οδικές μεταφορές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του (τμήμα II)· ο κανονισμός απαγορεύει την καταβολή αμοιβών ανάλογων προς τις διανυόμενες αποστάσεις ή τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εκτός εάν οι αμοιβές αυτές δεν θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια (τμήμα VI)· ο κανονισμός δεν επιτρέπει παρά περιορισμένες παρεκκλίσεις (τμήμα VII), επιφυλασσομένης της εφαρμογής του θεσπιζόμενου συστήματος ελέγχου και κυρώσεων (τμήμα VIII).

Προκειμένου να διασφαλιστεί ο αποτελεσματικός έλεγχος των σχετικών με τον χρόνο εργασίας διατάξεων, το άρθρο 3, σημείο 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 [3] προβλέπει την τοποθέτηση και χρησιμοποίηση μιας συσκευής ελέγχου «(...) σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας εκδοθείσα εντός ενός κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στο άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85».

3. Το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85 εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του δεκατρείς

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

1 — ΕΕ L 370, σ. 1. Ο κανονισμός αυτός αντικαθιστά και τροποποιεί τον κανονισμό (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), ο οποίος τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 514/72, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 125), (ΕΟΚ) 515/72, της 28ης Φεβρουαρίου 1972 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 135), (ΕΟΚ) 2827/77, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002 σ. 213), και (ΕΟΚ) 2829/77, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 33). Στο μέτρο που οι δύο κανονισμοί αφορούν τον ίδιο τομέα και επιδιώκουν τους ίδιους στόχους, θα αναφέρομαι κατωτέρω στη νομολογία του Δικαστηρίου που σχετίζεται τόσο προς τον κανονισμό του 1969 όσο και προς τον κανονισμό του 1985.

2 — Πρώτη αιτιολογική σκέψη.

3 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8).

κατηγορίες οχημάτων. Ειδικότερα, το σημείο 6 του άρθρου αυτού ορίζει ότι:

«[Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται επί των μεταφορών που εκτελούνται από:]

6) οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, υδρεύσεως, αερίου, ηλεκτρισμού, οδοποιίας, *αποκομιδής απορριμμάτων*, τηλεγράφου, τηλεφώνου, ταχυδρομικών αποστολών, ραδιοφωνίας, τηλεόρασης και ανίχνευσης των πομπών ή δεκτών τηλεόρασης ή ραδιοφώνου» [4].

4. Την ερμηνεία αυτής ακριβώς της διατάξεως ζητούν από το Δικαστήριο τα αιτούντα δικαστήρια επ' ευκαιρία ενδίκων διαφορών των οποίων το ιστορικό είναι το εξής:

Ιστορικό της υποθέσεως C-335/94, Hans Walter Mrozek και Bernhard Jäger

5. Οι Mrozek και Jäger, προσφεύγοντες της κύριας δίκης στην ανωτέρω υπόθεση, κατέχουν θέσεις προϊσταμένων στην επιχείρηση Rethmann Entsorgungswirtschaft GmbH & Co. KG (στο εξής: Rethmann). Οι ανωτέρω έχουν την ευθύνη της κατανομής σε ομάδες των οδηγών της επιχειρήσεως.

6. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της, η Rethmann συνάπτει με τους δήμους ή, ενδεχομένως, τις ενώσεις δήμων ή κοινοτήτων μακροπρόθεσμες συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την αποκομιδή των απορριμμάτων. Βάσει των συμβάσεων αυτών, η επιχείρηση αναλαμβάνει την αποκομιδή και τη μεταφορά, αφενός, βιομηχανικών αποβλήτων και, αφετέρου, ειδικών οικιακών απορριμμάτων (όπως ηλεκτρικών στηλών ή χημικών προϊόντων) τα οποία οι κάτοικοι αποθέτουν σε δοχεία, τα οποία η Rethmann τοποθετεί ειδικώς για τον σκοπό αυτό εντός των πόλεων.

7. Ο Jäger είναι υπεύθυνος για την οργάνωση των δρομολογίων των οχημάτων αποκομιδής που μεταφέρουν αυτά τα οικιακά απορρίμματα από τον τόπο περισυλλογής τους, όπου υφίστανται μια πρώτη διαλογή, μέχρι τις εγκαταστάσεις της Rethmann, όπου υφίστανται μια ενδελεχέστερη διαλογή. Ο Mrozek είναι υπεύθυνος για τα οχήματα που μεταφέρουν τα απορρίμματα από τις εγκαταστάσεις αυτές μέχρι τα κέντρα οριστικής εναποθέσεώς τους.

8. Δεδομένου ότι ορισμένοι οδηγοί που εκτελούσαν τέτοιες μεταφορές κατηγορήθηκαν ότι υπερέβησαν τους χρόνους οδηγήσεως που ισχύουν σύμφωνα με την Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung

4 — Η υπογράμμιση δική μου.

(κανονιστική πράξη εκδοθείσα προς εκτέλεση της ρυθμίσεως περί χρόνου εργασίας), επιβλήθηκαν στους δύο προσφεύγοντες διοικητικά πρόστιμα λόγω του ότι δεν είχαν οργανώσει τις ώρες εργασίας των οδηγών σύμφωνα με την εν λόγω κανονιστική πράξη.

9. Με την προσφυγή που άσκησαν κατά των προστίμων αυτών ενώπιον του Amtsgericht Recklinghausen, οι Mrozek και Jäger ισχυρίστηκαν ότι οι μεταφορές διενεργούνται με «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, και ότι επομένως τα οχήματα αυτά εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο κανονισμός αυτός. Ισχυρίστηκαν περαιτέρω ότι η προβλεπόμενη από την κοινοτική ρύθμιση εξαίρεση αφαιρεί από τον εθνικό νομοθέτη τη δυνατότητα να θεσπίζει περιοριστικές διατάξεις περί χρόνου οδηγήσεως.

10. Θεωρώντας ότι η επίλυση της διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στις σχετικές κοινοτικές διατάξεις, το αιτούν δικαστήριο σας υποβάλλει τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1) Ποιος είναι ο ορισμός της εννοίας "αποκομιδή απορριμμάτων" του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85;

α) Αφορά η έννοια αυτή αποκλειστικά την αποκομιδή οικιακών απορριμμάτων ή, αντιθέτως, και τη μεταφορά αποβλήτων εμπορικών ή βιομηχανικών επιχειρήσεων;

β) Όσον αφορά τα οικιακά απορρίμματα:

αα) Καλύπτονται από την εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 και ορισμένα ειδικά απορρίμματα προερχόμενα από την κατανάλωση των νοικοκυριών, όπως ηλεκτρικές στήλες, χρώματα, διαλύτες κ.λπ.;

ββ) Ισχύει η εξαίρεση αποκλειστικά για τις μεταφορές μικρής διάρκειας στο εσωτερικό ενός δήμου ή μιας κοινότητας, και ιδίως για τη μεταφορά από πόρτα σε πόρτα, ή καλύπτει και τις μεταλύτερης διάρκειας μεταφορές, όπως για παράδειγμα τις μεταφορές προς χώρους απορρίψεως που βρίσκονται πέρα από τα όρια του δήμου ή της κοινότητας;

γγ) Ισχύει για τη μεταφορά η ευεργετική διάταξη του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού ακόμη και όταν η αποκομιδή των απορριμμάτων πραγματοποιείται από ιδιωτικές επιχειρήσεις κατ' εντολή του δήμου ή της κοινότητας;

γ) Στην περίπτωση όπου στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής περιλαμβάνονται και οι μεταφορές βιομηχανικών αποβλήτων:

αα) Αυτό σημαίνει ότι περιλαμβάνεται και η μεταφορά παντός είδους βιομηχανικών αποβλήτων;

ββ) Καλύπτονται, στην περίπτωση αυτή, από το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού και οι μεταφορές σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις, για παράδειγμα οι μεταφορές προς τους χώρους απορρίψεως;

δ) Καλύπτονται από το άρθρο 4, σημείο 6, τα δρομολόγια των οχημάτων χωρίς φορτίο, για παράδειγμα κατά την επιστροφή τους από τους χώρους απορρίψεως;

ε) Εμπίπτουν στη διάταξη αυτή και τα δρομολόγια που εκτελούνται για την προετοιμασία των μεταφορών, για παράδειγμα τα δρομολόγια που εκτελούνται μεταξύ των διαφόρων εγκαταστάσεων μιας επιχειρήσεως με σκοπό την αμοιβαία αντικατάσταση των οχημάτων ή των ημιρυμουλκουμένων;

2) Ποια είναι η σχέση μεταξύ του εισάγοντος παρέκκλιση καθεστώτος του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 και των εθνικών ρυθμίσεων περί χρόνου οδηγήσεως;

α) Στην περίπτωση όπου ένα δρομολόγιο εμπίπτει στο εισάγον παρέκκλιση καθεστώς του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού ΕΟΚ, είναι παρ' όλ' αυτά δυνατόν να επιβάλλεται με εθνικές διατάξεις περιορισμός του χρόνου οδηγήσεως;

β) Ή πρέπει να θεωρηθεί ότι δεν έχουν εφαρμογή σε τέτοιες μεταφορές οι εθνικές κανονιστικές διατάξεις, όπως η Arbeitszeitordnung (γερμανική ρύθμιση περί χρόνου εργασίας) ή η Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (γερμανική κανονιστική πράξη εκδοθείσα προς εφαρμογή της εν λόγω ρυθμίσεως);»

Ιστορικό της υποθέσεως C-39/95, Pierre Goupil

11. Ο Goupil είναι διευθύνων σύμβουλος εταιρίας η οποία, σύμφωνα με την εγγραφή της στο μητρώο εμπόρων και εταιριών, ασχολείται με «τον καθαρισμό, την απορρύπανση, την απολύμανση και την επεξεργασία αποβλήτων». Στην πράξη, η επιχείρηση αναλαμβάνει την περισυλλογή αποβλήτων

από τις επιχειρήσεις και τη μεταφορά τους στο κέντρο υγειονομικής ταφής ή στις εγκαταστάσεις καύσεως.

12. Κατόπιν ελέγχου διενεργηθέντος σε έναν από τους οδηγούς της επιχειρήσεως, ενώ μετέφερε οδικώς δύο κάδους με απορρίμματα, διαπιστώθηκε επί των δίσκων του ταχογράφου, με τον οποίο ήταν εξοπλισμένο το φορτηγό, μια υπέρβαση του χρόνου οδηγήσεως που προβλέπεται από τον κανονισμό 3820/85. Κατόπιν αυτού, ασκήθηκε δίωξη κατά του Goupil για παράβαση του κανονισμού 3821/85 και ενός γαλλικού διατάγματος.

13. Κατά την ακροαματική διαδικασία ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, ο Goupil ισχυρίστηκε ότι δεν είναι μεταφορέας, αλλά παρέχει υπηρεσίες στον τομέα των βιομηχανικών και εμπορικών αποβλήτων που δεν έχουν εμπορική αξία και ότι επομένως δεν θεωρεί ότι οφείλει να τηρεί τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στους κανονισμούς 3820/85 και 3821/85.

14. Το tribunal de police de La Rochelle τονίζει ότι «(...) ενώπιον των γαλλικών tribunal de police έχει ασκηθεί δίωξη κατά των υπευθύνων πολλών εταιριών που έχουν εταιρικό σκοπό πανομοιότυπο με αυτόν της εμπλεκόμενης στη σημερινή υπόθεση εταιρίας» και ότι «ενόψει των διαφορών αυτών της νομολογίας», όσον αφορά το αν οι επιχειρήσεις αυτές εμπίπτουν στην εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, παρίσταται ανάγκη να υποβληθεί στο Δικαστήριο το ακόλουθο ερώτημα:

«Εξαιρεί το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 τα οχήματα ιδιωτικών εταιριών περισυλλογής και επεξεργασίας απορριμμάτων που μεταφέρουν κάδους απορριμμάτων ή βιομηχανικά απόβλητα, ακόμα και όταν οι μεταφορές αυτές πραγματοποιούνται σε μεγάλες αποστάσεις;»

Απαντήσεις στα ερωτήματα

15. Θα ασχοληθώ κατ' αρχάς με το κοινό ερώτημα και στις δύο υποθέσεις, εκείνο δηλαδή που αφορά το πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού, καθόσον η παρέκκλιση αναφέρει τα «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», και θα προβώ με την ευκαιρία αυτή στις διάφορες διευκρινίσεις που πρέπει να γίνουν όσον αφορά το πρώτο ερώτημα που υπέβαλε το Amtsgericht Recklinghausen, προτού απαντήσω στο δεύτερο ερώτημα που ανέκυψε στην υπόθεση C-335/94, σχετικά με την ενδεχόμενη δυνατότητα του εθνικού δικαίου να περιορίζει τις ώρες οδηγήσεως σε τομείς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Επί της εννοίας «υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων»

16. Το άρθρο 4 εμφανίζεται ως διάταξη εξαιρούσα από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, το οποίο, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2, καλύπτει τις οδικές μεταφορές [5] που διενεργούνται στο εσωτερικό της Κοινότητας, τις μεταφορές που εκτελούνται από ορισμένα οχήματα. Επομένως, πρόκειται για *παρεκκλίνουσα* διάταξη σε σχέση με τις γενικές διατάξεις που περιέχει η κανονιστική ρύθμιση.

17. Πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη το πλαίσιο στο οποίο θεσπίστηκαν οι κοινοτικές κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ο νομοθέτης είχε ως μέριμνα να εναρμονίσει ορισμένες διατάξεις στον τομέα αυτό, προκειμένου να διασφαλίσει την ομοιόμορφη εφαρμογή τους στο σύνολο του εδάφους των κρατών μελών [6], για να καταστήσει έτσι δυνατή την επίτευξη του επιδιωκομένου τριπλού στόχου.

18. Η εν λόγω ομοιόμορφη εφαρμογή προϋποθέτει τη στενή ερμηνεία του πεδίου των επιτρεπομένων εξαιρέσεων.

19. Το Δικαστήριο, κατά πάγια νομολογία, έχει αρνηθεί να ερμηνεύσει ευρέως τις παρεκκλίνουσες διατάξεις του κανονισμού 543/69 και του κανονισμού 3820/85 [7], διότι «οι παρεκκλίσεις δεν μπορούν αν ερμηνεύονται κατά τρόπον ώστε τα αποτελέσματά τους να εκτείνονται πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για την προστασία των συμφερόντων τα οποία σκοπούν να κατοχυρώσουν» [8].

20. Ειδικότερα, όσον αφορά τις εξαιρέσεις του άρθρου 4, τις οποίες το Δικαστήριο καλείται σήμερα να ερμηνεύσει, υπάρχει ήδη πλούσια νομολογία, η οποία καθιερώνει την αρχή της στενής ερμηνείας αυτής της παρεκκλίνουσας διατάξεως.

21. Έτσι, με την απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1979, 47/79, Nehlsen [9], το Δικαστήριο έκρινε ότι η εξαίρεση υπέρ των οχημάτων «που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες που δεν ανταγωνίζονται τους επαγγελματίες μεταφορείς», η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4, σημείο 4, του τροποποιηθέντος κανονισμού 543/69, δεν μπορούσε να ισχύει για τα οχήματα των ιδιωτικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούνται για εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας ή για λογαριασμό των δημοσίων αρχών.

5 — Σύμφωνα με το άρθρο 1, σημείο 1, ως «οδική μεταφορά» νοείται «κάθε μετακίνηση επί οδών που είναι ανοικτές σε δημόσια χρήση, με ή χωρίς φορτίο, οχήματος που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων».

6 — Βλ. την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 543/69.

7 — Βλ., για παράδειγμα, σχετικά με την εξαίρεση του ταχογράφου που προβλέπεται στο άρθρο 14α, παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς 515/72 και 2827/77, την απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984, 133/83, Scott (Συλλογή 1984, σ. 2863)· σχετικά με το άρθρο 12 του κανονισμού 3820/85, που επιτρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την παρέκκλιση από τις διατάξεις του κανονισμού, την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1995, C-235/94, Bird (Συλλογή 1995, σ. I-3933).

8 — Προπαρατεθείσα απόφαση Bird (σκέψη 10) και αποφάσεις που παραθέτει το Δικαστήριο της 22ας Μαρτίου 1984, 90/83, Paterson κ.λπ. (Συλλογή 1984, σ. 1567, σκέψη 16), και της 25ης Ιουνίου 1992, C-116/91, British Gas (Συλλογή 1992, σ. I-4071, σκέψη 12).

9 — Συλλογή τόμος 1979/II, σ. 727, σκέψη 7.

22. Με την απόφαση της 21ης Μαΐου 1987, 79/86, Whitelock [10], το Δικαστήριο ερμήνευσε την έννοια «ειδικό όχημα για παροχή ειδικής βοήθειας», που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 9, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 2827/77 [11], ως αφορώσα αποκλειστικώς τα οχήματα τα οποία έχουν τέτοια διαρρύθμιση ή χαρακτηριστικά, ώστε δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται, κυρίως, παρά για τη φόρτωση οχημάτων που πρόσφατα ενεπλάκησαν σε ατύχημα, αποκλειομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την απλή μεταφορά άλλων οχημάτων.

23. Με την προπαρατεθείσα απόφαση British Gas [12], το Δικαστήριο έκρινε ότι η απαλλαγή από την υποχρέωση τοποθετήσεως και χρησιμοποιήσεως ταχογράφου, που προβλέπεται υπέρ των «οχημάτων της υπηρεσίας αερίου» στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, ισχύει μόνο για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορές οι οποίες συνδέονται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με την παραγωγή, την παροχή ή τη διανομή αερίου ή με τη συντήρηση των αναγκαίων προς τούτο εγκαταστάσεων. Αντιθέτως, η απαλλαγή αυτή δεν ισχύει για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει για τη μεταφορά οικιακών συσκευών αερίου.

24. Εξ άλλου, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, στο άρθρο 4, σημείο 6, πρέπει να δοθεί μια ερμηνεία όχι μόνο στενή, αλλά και συνάδουσα προς τους επιδιωκόμενους στόχους [13], που είναι η οδική ασφάλεια, η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού και η κοινωνική πρόοδος: «(...) όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού, η δυνατότητα παρεκκλίσεως από την κοινοτική ρύθμιση δεν μπορεί να θίξει τους στόχους που επιδιώκονται στον τομέα αυτό» [14].

25. Σημειωτέον επίσης ότι οι εισαγόμενες με το άρθρο 4, σημείο 6, εξαιρέσεις στηρίζονται στο γεγονός ότι οι απαριθμούμενες υπηρεσίες αποτελούν όλες γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος:

«Όσον αφορά τα συμφέροντα που σκοπεί να προστατεύσει η διάταξη του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, πρέπει να σημειωθεί ότι οι εξαιρέσεις που προβλέπει στηρίζονται στη φύση των υπηρεσιών για τις οποίες χρησιμοποιούνται τα οχήματα. Οι υπηρεσίες που απαριθμεί το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 είναι όλες *γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος*» [15].

26. Επομένως, για να προσδιοριστεί το πεδίο της εξαιρέσεως που προβλέπεται υπέρ των «οχημάτων που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», πρέπει η έννοια αυτή να οριστεί συνεκτιμωμένων των στοιχείων που συνάγονται ως ανωτέρω από τη νομολογία του Δικαστηρίου.

10 — Συλλογή 1987, σ. 2363, σκέψη 10.

11 — Πρόκειται για το νυν ισχύον άρθρο 4, σημείο 10, του κανονισμού 3820/85.

12 — Σκέψη 21.

13 — Βλ., για παράδειγμα, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Nehlsen (σκέψη 4), Scott (σκέψη 15) και British Gas (σκέψη 12) και την απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1993, C-116/92, Charlton κ.λπ. (Συλλογή 1993, σ. I-6755, σκέψη 14).

14 — Προπαρατεθείσα απόφαση British Gas, σκέψη 12.

15 — Ibidem, σκέψη 13, η υπογράμμιση δική μου.

27. Συναφώς, θεωρώ ότι η επιλογή των χρησιμοποιουμένων όρων, ήτοι «υπηρεσίες», «αποκομιδή» και «απορρίμματα», έχει συγκεκριμένη σημασία.

28. Κατ' αρχάς, είναι σημαντικό ότι ο κοινοτικός νομοθέτης προτίμησε τον όρο «αποκομιδή» («enlèvement» στο γαλλικό κείμενο, «collection and disposal» στο αγγλικό και «Abfuhr» στο γερμανικό) αντί του όρου «μεταφορά» («transports»).

29. Η επιλογή αυτή δεν θεωρώ ότι έγινε τυχαίως, δεδομένου ότι ο όρος «μεταφορά» χρησιμοποιείται στο ίδιο το κείμενο του άρθρου 4 για να προσδιορίσει άλλες εξαιρέσεις. Έτσι, ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται, για παράδειγμα, στα «οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη *μεταφορά* εμπορευμάτων, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος (...) δεν ξεπερνά τους 3,5 τόνους» [16], στα «οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα» [17], στα «οχήματα που *μεταφέρουν* τον εξοπλισμό τσίρκων ή πανηγυριών» [18].

30. Οι δύο όροι έχουν πράγματι διαφορετική σημασία. Η έννοια «αποκομιδή» έχει στενότερο περιεχόμενο απ' ό,τι η έννοια «μεταφορά». Η αποκομιδή συνίσταται στη συγκέντρωση, στην περισυλλογή, στην απλή τέλος πάντων αφαίρεση ενός πράγματος από ένα σημείο όπου είχε αποτεθεί. Η έννοια αυτή προϋποθέτει μια μετακίνηση σε περιορισμένη απόσταση και μικρής διάρκειας. Αντιθέτως, μια «μεταφορά» μπορεί να πραγματοποιηθεί σε μεγαλύτερη απόσταση και να διαρκέσει επί πολύ. Υπό αυτό άλλωστε το πνεύμα γίνεται λόγος για οδικές «μεταφορές». Φρονώ όμως ότι ο νομοθέτης θέλησε πράγματι να διακρίνει τους δύο όρους και να χορηγήσει το ευεργέτημα της παρεκκλίσεως αποκλειστικά στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την *αποκομιδή*.

31. Αν γινόταν δεκτό ότι η παρέκκλιση από τις αυστηρότατες κυρίως όσον αφορά τον χρόνο οδηγήσεως και αναπαύσεως, διατάξεις της κοινοτικής ρυθμίσεως εκτείνεται και στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη *μεταφορά* των απορριμμάτων, θα διδόταν ευρεία ερμηνεία στο άρθρο 4, σημείο 6. Μια τέτοια ερμηνεία δεν μπορεί να γίνει δεκτή, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, εφόσον αντιβαίνει στους επιδιωκόμενους στόχους. Πράγματι, κατά το πνεύμα της θεσπισθείσας ρυθμίσεως, ο χρόνος οδηγήσεως πρέπει να είναι περιορισμένος και ελεγχόμενος, προκειμένου να μη διακυβεύονται, μεταξύ άλλων, ούτε η οδική ασφάλεια ούτε οι συνθήκες εργασίας των οδηγών.

32. Ο εκπρόσωπος του Goupil ισχυρίστηκε συναφώς, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι, εν πάση περιπτώσει, οι μεταφορές εκτελούνται σε μικρές αποστάσεις και η διάρκειά τους δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 24 ώρες, σύμφωνα με την εθνική ρύθμιση. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Όπως τόνισε ο εκπρόσωπος της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εάν γίνει δεκτό ότι οι δραστηριότητες μεταφοράς των απορριμμάτων εξαιρούνται των υφισταμένων μέτρων ελέγχου, πώς είναι δυνατόν να διασφαλιστεί, ελλείψει ταχογράφου, ότι δεν θα διαπράττονται καταχρήσεις που έχουν επιβλαβείς συνέπειες τόσο για την οδική

16 — Άρθρο 4, σημείο 1.

17 — Ibidem, σημείο 3 (*Σ.τ.Μ.*: Στην προκειμένη περίπτωση, στο ελληνικό κείμενο δεν χρησιμοποιείται ο όρος «μεταφορά»).

18 — Ibidem, σημείο 9.

ασφάλεια όσο και για την κοινωνική προστασία των οδηγών; Αποτελεσματική μπορεί να αποδειχθεί μόνον η εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων επί των «μεταφορών».

33. Αντιθέτως, εάν το ευεργέτημα της παρεκκλίσεως περιοριστεί σε μόνα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την «αποκομιδή», αυτό δεν θα έχει τις ίδιες επιζήμιες συνέπειες. Τα οχήματα αυτά κυκλοφορούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, εντός περιορισμένης περιμέτρου, και πραγματοποιούν συχνές στάσεις στα σημεία όπου αποτίθενται τα απορρίμματα.

34. Σημειωτέον συναφώς ότι ο προβλεπόμενος τρόπος οργανώσεως, ο οποίος μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τον δήμο, δεν επηρεάζει τους επιδιωκομένους στόχους. Συγκεκριμένα, είναι αδιάφορο αν πρόκειται για την παραδοσιακή αποκομιδή από πόρτα σε πόρτα ή για επιλεκτική αποκομιδή από δοχεία τα οποία, ειδικά τοποθετημένα προς τούτο, έχουν τεθεί στη διάθεση των κατοίκων, πράγμα που αποτελεί ολοένα και περισσότερο χρησιμοποιούμενο τρόπο αποκομιδής.

35. Ομοίως, δεν έχει σημασία το είδος του χρησιμοποιουμένου οχήματος ή το αν το όχημα φέρει, ειδικό εξοπλισμό είτε όχι.

36. Τέλος, δεν έχει κατ' αρχήν σημασία αν, μετά την περισυλλογή, το όχημα μεταφέρει το φορτίο του μόνο προς το κέντρο επεξεργασίας ή αν συνεχίζει τη μεταφορά προς τον χώρο οριστικής απορρίψεως, εφόσον το μόνο καθοριστικό κριτήριο είναι το κριτήριο της εγγύτητας. Οι επιδιωκόμενοι στόχοι δεν διακυβεύονται, αν της παρεκκλίσεως τυγχάνουν μόνον τα οχήματα για τα οποία η κατά κυριολεξία δραστηριότητα της μεταφοράς παραμένει δευτερεύουσα σε σχέση με την κύρια δραστηριότητα της αποκομιδής.

Εάν όμως, όπως αυτό συμβαίνει συχνά, ο χώρος οριστικής απορρίψεως βρίσκεται μακριά από τις κατοικημένες περιοχές, η μεταφορά προς τον χώρο αυτό, η οποία προϋποθέτει μακρότερο χρόνο οδηγήσεως, δεν καλύπτεται πλέον από την εξαίρεση.

Εναπόκειται, εν πάση περιπτώσει, στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση αν η απόσταση που διανύει το όχημα προς τους χώρους αυτούς εμφανίζεται ως αρκούντως δευτερεύουσα δραστηριότητα σε σχέση με την κατά κυριολεξία περισυλλογή, έτσι ώστε να μην διακυβεύονται, ιδίως, οι στόχοι της οδικής ασφάλειας και της κοινωνικής προόδου.

37. Σύμφωνα με τον συλλογισμό αυτό, και σε απάντηση ειδικότερα στο σημείο δ' του πρώτου ερωτήματος της υποθέσεως C-335/94, η χωρίς φορτίο κυκλοφορία των οχημάτων εμπίπτει στο άρθρο 4, σημείο 6, εφόσον εντάσσεται στο πλαίσιο της κύριας δραστηριότητας της περισυλλογής και δεν

συνιστά, λόγω της διανυομένης αποστάσεως και της διάρκειάς της, δραστηριότητα «μεταφοράς». Οσάκις ένα όχημα αναχωρεί από τον σταθμό οχημάτων, πραγματοποιεί την περισυλλογή των απορριμμάτων και τα μεταφέρει προς ένα εγγύς ευρισκόμενο κατάλληλο κέντρο, πρόκειται για δραστηριότητα «αποκομιδής». Το γεγονός ότι το όχημα είναι κενό κατά την αναχώρηση και κατά το τέλος της διαδρομής του δεν καθιστά ανεφάρμοστο το άρθρο 4, σημείο 6.

38. Τελικώς, μπορεί ήδη να συναχθεί το συμπέρασμα ότι στο πεδίο της προβλεπόμενης παρεκκλίσεως δεν εμπίπτουν τα οχήματα των οποίων η κύρια δραστηριότητα συνίσταται στη *μεταφορά* των απορριμμάτων. Της παρεκκλίσεως δεν μπορούν να τυγχάνουν παρά τα οχήματα που εκτελούν την περισυλλογή των απορριμμάτων και τη μεταφορά τους προς τα κέντρα διαλογής, επεξεργασίας ή οριστικής απορρίψεως, εφόσον η δραστηριότητα της μεταφοράς που προϋποθέτει η τελευταία αυτή πτυχή της δραστηριότητάς τους παραμένει δευτερεύουσα σε σχέση με την πρώτη πτυχή.

39. Κατόπιν της ως άνω διευκρινίσεως του περιεχομένου του όρου «αποκομιδή», θα ασχοληθώ τώρα με τη σημασία του όρου «απορρίμματα» («immondices» στα γαλλικά, «refuse» στα αγγλικά και «Müll» στα γερμανικά).

40. Η επιλογή του όρου «απορρίμματα», αντίθετα απ' ό,τι η επιλογή του όρου «αποκομιδή», δεν φαίνεται να προδίδει τη βούληση του νομοθέτη να περιορίσει το είδος των απορριμμάτων που μπορούν να αποκομίζονται από τα οχήματα τα οποία τυγχάνουν εξαιρέσεως δυνάμει του άρθρου 4, σημείο 6.

41. Η σημασία της λέξεως αυτής [immondices] είναι πράγματι πολύ ευρεία, όπως φαίνεται από τον ορισμό που δίνουν για τη λέξη αυτή στη γαλλική γλώσσα τα λεξικά Larousse: «Ordures ménagères, déchets de toute sorte» (οικιακά σκουπίδια, κάθε είδους απορρίμματα) και Robert: «Déchets de la vie humaine et animale, résidus du commerce et de l'industrie» (απορρίμματα από τη ζωή των ανθρώπων και των ζώων, εμπορικά και βιομηχανικά απόβλητα). Το είδος των συλλεγομένων απορριμμάτων, είτε είναι οικιακά είτε προέρχονται από εμπορικές δραστηριότητες, δεν έχει κατ' αρχήν σημασία για την εφαρμογή της εξαιρέσεως.

42. Ωστόσο, η έννοια αυτή δεν πρέπει να ερμηνεύεται υπερβολικά ευρέως. Μια υπερβολικά ευρεία ερμηνεία θα μπορούσε πράγματι να αποδειχθεί δυσχερώς συμβιβάσιμη με άλλες κοινοτικές διατάξεις. Έτσι, το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη να προβλέπουν παρεκκλίσεις για τα οχήματα που μεταφέρουν απορρίμματα από σφάγια ζώων. Επομένως, η έννοια «απορρίμματα» δεν μπορεί να περιλαμβάνει τα απορρίμματα από σφάγια ζώων, διότι άλλως το άρθρο 4, σημείο 6, θα καθιστούσε περιττή την προπαρατεθείσα διάταξη. Η έννοια αυτή δεν μπορεί να περιλάβει ούτε, για παράδειγμα, τα επικίνδυνα εμπορεύματα, των οποίων άλλωστε η μεταφορά αποτελεί αντικείμενο ελέγχων στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας [19].

43. Επομένως, στην έννοια «απορρίμματα» πρέπει να δοθεί ευρύτατο περιεχόμενο, ούτως ώστε να περιλαμβάνει τόσο τα οικιακά απορρίμματα όσο και τα απόβλητα βιομηχανικών, εμπορικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων, υπό την επιφύλαξη του ενδεχομένου να τυγχάνει εφαρμογής ειδικότερη

19 — Οδηγία 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 249, σ. 35).

ρύθμιση αφορώσα συγκεκριμένο είδος απορριμμάτων.

44. Εξάλλου, από την ανάλυση της φράσης «που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες», που επίσης περιέχεται στο άρθρο 4, σημείο 6, προκύπτει και άλλος ένας περιορισμός του ορισμού του όρου «απορρίμματα».

45. Όπως είδαμε ήδη, η προπαρατεθείσα απόφαση του Δικαστηρίου British Gas επισημαίνει το γεγονός ότι οι εξαιρέσεις του άρθρου 4, σημείο 6, έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι αποτελούν γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος. Η φράση «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων» σημαίνει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας αποκομιδής των απορριμμάτων, υπηρεσία η οποία είναι επιβεβλημένη προς το συμφέρον της γενικής και δημόσιας υγιεινής.

46. Αυτό το έργο γενικού συμφέροντος, του οποίου η εκτέλεση επιβάλλεται άπαξ και συγκροτείται μια οργανωμένη ανθρώπινη κοινότητα, λαμβάνει γενικώς τη μορφή περισυλλογής από πόρτα σε πόρτα ή επιλεκτικής αποκομιδής των απορριμμάτων.

47. Στην έννοια «απορρίμματα» που διαλαμβάνεται στην κανονιστική ρύθμιση τίθεται εν προκειμένω ένα όριο: η έννοια αυτή δεν αφορά παρά τα απορρίμματα ή κατάλοιπα που παράγονται συνήθως από την κανονική δραστηριότητα μιας ανθρώπινης κοινότητας. Η φύση τους δεν έχει σημασία, δεδομένου ότι πράγματι τα άτομα μπορούν, για παράδειγμα, να παράγουν τόσο απορρίμματα προερχόμενα από τρόφιμα όσο και απορρίμματα βιομηχανικής φύσεως (κατάλοιπα χρωστικών ουσιών, ηλεκτρικές στήλες κ.λπ.) [20] και ότι, αντιθέτως, οι βιομηχανίες, πέραν των απορριμμάτων που προσιδιάζουν στη δραστηριότητά τους, μπορούν, λόγω της ανθρώπινης δραστηριότητας που προϋποθέτουν, να παράγουν απορρίμματα συνιστάμενα σε κατάλοιπα τροφίμων. Ωστόσο, η αποκομιδή του συνόλου των απορριμμάτων αυτών πρέπει να εξυπηρετεί ένα στόχο *γενικού* συμφέροντος.

48. Όταν ένα όχημα πραγματοποιεί την αποκομιδή και κατόπιν τη μεταφορά απορριμμάτων στο πλαίσιο εκτελέσεως έργου το οποίο δεν αποτελεί πλέον παροχή δημοσίας υπηρεσίας και σε τομέα δραστηριότητας που είναι ανοικτός στον ανταγωνισμό, η περίπτωση αυτή εκφεύγει του πεδίου των εξαιρέσεων και εμπίπτει στο γενικό καθεστώς. Επομένως, οι μεταφορές για εμπορικό σκοπό σε έναν τομέα όπου υπάρχει ανταγωνισμός εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της γενικής κανονιστικής ρυθμίσεως και όχι στο πεδίο των εξαιρέσεων.

49. Ωστόσο, ο όρος «υπηρεσίες», μολονότι σημαίνει την εκτέλεση έργου δημόσιας υπηρεσίας, δεν καθιστά δυνατή τη διάκριση ανάλογα με το αν το έργο αυτό εκτελείται ευθέως από μια δημόσια διοικητική υπηρεσία ή έχει ανατεθεί από αυτήν σε μια ιδιωτική επιχείρηση. Κατά την άποψή μου αυτό

20 — Στο άρθρο 1, παράγραφος 3, των οδηγιών του Συμβουλίου 89/369/ΕΟΚ, της 8ης Ιουνίου 1989 (ΕΕ L 163, σ. 32), και 89/429/ΕΟΚ, της 21ης Ιουνίου 1989 (ΕΕ L 203, σ. 50), σχετικά με την πρόληψη και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τις υφιστάμενες και τις νέες εγκαταστάσεις καύσης αστικών απορριμμάτων, τα «αστικά απορρίμματα», για παράδειγμα, ορίζονται ως «τα οικιακά απορρίμματα, καθώς και τα απορρίμματα των εμπορικών καταστημάτων, γραφείων ή εμπορικών επιχειρήσεων ή άλλα απορρίμματα που μπορούν ως εκ της φύσεως ή της συνθέσεώς τους να εξομοιωθούν προς τα οικιακά απορρίμματα».

συμβαίνει διότι η διάκριση αυτή δεν συνιστά κριτήριο εφαρμογής της προβλεπόμενης εξαιρέσεως.

50. Η ορθότητα της απόψεως αυτής προκύπτει σαφέστατα, αν το άρθρο 4, σημείο 6, ως έχει σήμερα, συγκριθεί με την προηγούμενη κανονιστική ρύθμιση. Το άρθρο 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2827/77, εξαιρούσε από το πεδίο εφαρμογής της κανονιστικής ρυθμίσεως τα «(...) οχήματα που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες (...)» [21]. Η τροποποίηση του κειμένου στον κανονισμό 3820/85 αποδεικνύει την πρόθεση διευρύνσεως του πεδίου εφαρμογής της διατάξεως, σύμφωνα με τον γενικό στόχο της θεσπίσεως λιγότερο αυστηρών διατάξεων, ο οποίος διαλαμβάνεται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη, οπότε το ευεργέτημα της διατάξεως δεν αφορά πλέον μόνο τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις δημόσιες αρχές, υπό την προϋπόθεση πάντως ότι το σχετικό έργο συμβάλλει στην εκτέλεση υπηρεσίας γενικού συμφέροντος συνισταμένης στην αποκομιδή των απορριμμάτων.

51. Αν γινόταν δεκτό ότι της προβλεπομένης παρεκκλίσεως μπορούν να τύχουν ιδιωτικές επιχειρήσεις το αποτέλεσμα δεν θα ήταν να περιέλθουν οι επιχειρήσεις αυτές σε πλεονεκτική θέση από άποψη ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, όπως τονίζει η Επιτροπή [22], είτε η εξυπηρετούσα το γενικό συμφέρον αποκομιδή των απορριμμάτων ανατίθεται από τη δημόσια αρχή σε μία μόνον επιχείρηση, οπότε το ευεργέτημα της εξαιρέσεως δεν μπορεί να χορηγηθεί σε καμία άλλη επιχείρηση, είτε χρησιμοποιούνται περισσότερες επιχειρήσεις για να εκτελέσουν μαζί το έργο αυτό, οπότε επωφελούνται όλες εξίσου από την παρεκκλίνουσα διάταξη.

52. Επομένως, θεωρώ ότι της παρεκκλίσεως μπορούν να τύχουν τόσο οι δημόσιες αρχές όσο και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που παρέχουν, υπό τον έλεγχο των πρώτων, τη γενική υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος που συνίσταται στην αποκομιδή των απορριμμάτων.

53. Κατόπιν της αναλύσεως της εννοίας «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», μπορεί να δοθεί στην έννοια αυτή το ακόλουθο περιεχόμενο.

54. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4, σημείο 6, παρέκκλιση αφορά τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την περισυλλογή παντός είδους απορριμμάτων για τα οποία δεν υφίσταται ειδική κανονιστική ρύθμιση και, δευτερευόντως, για τη μεταφορά τους σε κοντινή απόσταση, στο πλαίσιο της παροχής μιας γενικής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος είτε απ' ευθείας από τις δημόσιες αρχές είτε από ιδιωτικές επιχειρήσεις, υπό τον έλεγχο των αρχών αυτών.

21 — Επί της ερμηνείας του κειμένου αυτού βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Nehlsen.

22 — Σημείο 13 των παρατηρήσεών της στην υπόθεση C-335/94.

Επί του περιορισμού του χρόνου οδηγήσεως από το εθνικό δίκαιο

55. Με το δεύτερο ερώτημά του στην υπόθεση C-335/94, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν οι εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις περί χρόνου οδηγήσεως μπορεί να τυγχάνουν εφαρμογής στους τομείς που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως, όπως είναι οι τομείς που προβλέπονται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85.

56. Από την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού [23] προκύπτει ότι η επιδιωκόμενη σε κοινοτικό επίπεδο εναρμόνιση στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι μόνον μερική και αφήνει εκτός του πεδίου εφαρμογής της ορισμένες περιπτώσεις, όπως αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 4, σημείο 6.

57. Ωστόσο, η εξαίρεση αυτή δεν μπορεί να αποκλείσει την κανονιστική εξουσία των κρατών μελών στις περιπτώσεις αυτές. Μια διάταξη που απλώς αποκλείει την εφαρμογή της κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως δεν έχει ούτε ως αντικείμενο ούτε ως αποτέλεσμα το να αποκλείει κάθε είδους ρύθμιση αφορώσα τις οικείες μεταφορές.

58. Άλλωστε, γενικά, η τρίτη αιτιολογική σκέψη αναφέρει τη δυνατότητα θεσπίσεως αυστηρότερων εθνικών κανόνων σύμφωνα με τους επιδιωκόμενους στόχους:

«εκτιμώντας ότι οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις συνθήκες εργασίας δεν μπορούν να θίξουν την αρμοδιότητα των κοινωνικών εταίρων να διατυπώνουν, ιδίως στο πλαίσιο συλλογικών συμβάσεων εργασίας, ευνοϊκότερες διατάξεις για τους εργαζόμενους· ότι για να ευνοηθεί η κοινωνική πρόοδος ή να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια, κάθε κράτος μέλος οφείλει να διατηρήσει το δικαίωμα να εφαρμόζει ορισμένα κατάλληλα μέτρα.»

Ειδικότερα, η δεκάτη τετάρτη αιτιολογική σκέψη ορίζει:

«ότι, όσον αφορά τον χρόνο οδήγησης, πρέπει να περιοριστεί η συνεχής διάρκεια και η ημερήσια διάρκεια οδήγησης, χωρίς αυτή η ρύθμιση να δύναται να θίξει τις εθνικές ρυθμίσεις που υποχρεώνουν τον οδηγό να οδηγεί το όχημα μόνο για όσο διάστημα έχει τη δυνατότητα να το κάνει με πλήρη ασφάλεια.»

23 — «Εκτιμώντας ότι ορισμένες μεταφορές δύνανται να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

59. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, στους τομείς που δεν καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να έχουν την αρμοδιότητα να θεσπίζουν ή να διατηρούν σε ισχύ, αν το κρίνουν αναγκαίο, κανονιστικές ρυθμίσεις που συνάδουν προς το κοινοτικό δίκαιο και επιδιώκουν τους ίδιους στόχους.

60. Επομένως, προτείνω να δοθεί η ακόλουθη απάντηση στα εθνικά δικαστήρια:

Στις υποθέσεις C-335/94 και C-39/95:

«Η έννοια "οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων", που διαλαμβάνεται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, πρέπει να ερμηνεύεται ως αφορώσα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την περισυλλογή παντός είδους απορριμμάτων για τα οποία δεν υφίσταται ειδική κανονιστική ρύθμιση και, δευτερευόντως, για τη μεταφορά τους σε κοντινή απόσταση, στο πλαίσιο της παροχής μιας γενικής υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος είτε απ' ευθείας από τις δημόσιες αρχές είτε, από ιδιωτικές επιχειρήσεις υπό τον έλεγχό των αρχών αυτών.»

Στην υπόθεση C-335/94:

«Η θέσπιση ενός παρεκκλίνοντος καθεστώτος με το άρθρο 4, σημείο 6, του προπαρατεθέντος κανονισμού δεν αποκλείει τη δυνατότητα των κρατών μελών να θεσπίζουν εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις περί του χρόνου οδηγήσεως των οχημάτων που αφορά η διάταξη αυτή.»