

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 10ης Μαρτίου 2005*

Στην υπόθεση C-336/03,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division (Ηνωμένο Βασίλειο), με απόφαση της 21ης Ιουλίου 2003, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Ιουλίου 2003, στο πλαίσιο της δίκης

easyCar (UK) Ltd

κατά

Office of Fair Trading,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, J. N. Cunha Rodrigues, K. Schieman και M. Pešič (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl
γραμματέας: K. Sztranc, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της συνεδριάσεως της 29ης Σεπτεμβρίου 2004,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η easyCar (UK) Ltd, εκπροσωπούμενη από τους D. Anderson, QC, K. Bacon, barrister και D. Burnside, solicitor,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την C. Jackson, επικουρούμενη από τον M. Hoskins, barrister,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Ortiz Vaamonde,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την R. Loosli-Surrans,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τις N. Yerrell και M.-J. Jonczy,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 11ης Νοεμβρίου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1997, για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις (ΕΕ L 144, σ. 19, στο εξής: οδηγία).

- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της εταιρίας easyCar (UK) Ltd (στο εξής: εταιρία easyCar) και του Office of Fair Trading (στο εξής: OFT) σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμβάσεων μισθώσεως αυτοκινήτων που προτείνει και συνάπτει η εταιρία easyCar.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση

- 3 Η οδηγία έχει ως αντικείμενο, σύμφωνα με το άρθρο της 1, την εναρμόνιση των διατάξεων που εφαρμόζονται εντός των κρατών μελών στις εξ αποστάσεως συμβάσεις μεταξύ καταναλωτών και προμηθευτών.

- 4 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, τα άρθρα 4, 5, 6 και το άρθρο 7, παράγραφος 1, της τελευταίας δεν εφαρμόζονται «[...] στις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών καταλύματος, μεταφοράς, διατροφής, διασκέδασης, εφόσον ο προμηθευτής δεσμεύεται κατά τη σύναψη της σύμβασης να προβεί σε αυτές τις παροχές σε καθορισμένη ημερομηνία ή συγκεκριμένη χρονική περίοδο [...]».
- 5 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας προβλέπει, για τις εξ αποστάσεως συμβάσεις, δικαίωμα υπαναχώρησης υπέρ του καταναλωτή. Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, οσάκις ασκείται το δικαίωμα υπαναχώρησης, ο προμηθευτής υποχρεούται να επιστρέψει τα καταβληθέντα από τον καταναλωτή ποσά, χωρίς επιβάρυνση, εξαιρέσει του κόστους της επιστροφής των αγαθών.

Η εθνική ρύθμιση

- 6 Η οδηγία μεταφέρθηκε στην έννομη τάξη του Ηνωμένου Βασιλείου με τις Consumer Protection (Distance Selling) Regulations 2000 (στο εξής: εθνικός νόμος).
- 7 Η εξαίρεση που προβλέπεται από το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο με το άρθρο 6, παράγραφος 2, του εθνικού νόμου.
- 8 Το δικαίωμα υπαναχώρησης που προβλέπεται από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο με το άρθρο 10 του εθνικού νόμου, η δε υποχρέωση επιστροφής που προβλέπεται από το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας περιλαμβάνεται στο άρθρο 14 του εθνικού νόμου.

- 9 Το άρθρο 27 του εθνικού νόμου εξουσιοδοτεί το ΟΦΤ να ζητεί την έκδοση διαταγής καθ' οιουδήποτε προσώπου για το οποίο κρίνει ότι διέπραξε παράβαση.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 10 Η εταιρία easyCar έχει ως δραστηριότητα την εκμίσθωση αυτοκινήτων χωρίς οδηγό. Ασκεί τη δραστηριότητα αυτή στο Ηνωμένο Βασίλειο και σε πολλά άλλα κράτη μέλη. Οι πελάτες της εταιρίας αυτής δεν μπορούν να κάνουν κράτηση των προτεινομένων για εκμίσθωση αυτοκινήτων παρά μόνον μέσω του Διαδικτύου. Σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμβάσεως μισθώσεως αυτοκινήτων που προτείνει και συνάπτει η εταιρία easyCar, ο καταναλωτής δεν μπορεί να αξιώσει την επιστροφή των καταβληθέντων ποσών σε περίπτωση ακυρώσεως της εν λόγω συμβάσεως, εκτός εάν συντρέχουν «περιστάσεις ασυνήθεις και απρόβλεπτες, ανεξάρτητες της θελήσεως [του] ιδίως [...]: σοβαρή ασθένεια του οδηγού που τον καθιστά ανίκανο για οδήγηση· φυσικές καταστροφές [...]· πράξεις ή περιορισμοί κυβερνήσεων ή δημοσίων αρχών· πόλεμος, εξέγερση, επανάσταση ή πράξεις τρομοκρατίας» ή «κατά τη διακριτική ευχέρεια του προϊσταμένου μας της υπηρεσίας πελατών σε άλλες εξαιρετικές περιστάσεις».
- 11 Κατά το ΟΦΤ, που έλαβε πολλές καταγγελίες καταναλωτών σχετικά με τις συμβάσεις μισθώσεως που αυτοί είχαν συνάψει με την εταιρία easyCar, οι όροι και οι προϋποθέσεις των συμβάσεων αυτών συνιστούν παραβάσεις των άρθρων 10 και 14 του εθνικού νόμου, τα οποία προβλέπουν, για τη θέση σε εφαρμογή της οδηγίας, δικαίωμα υπαναχωρήσεως συνοδευόμενο από την ολική επιστροφή των καταβληθέντων από τον καταναλωτή ποσών εντός ορισμένης προθεσμίας μετά τη σύναψη της συμβάσεως.
- 12 Η εταιρία easyCar υποστηρίζει ότι οι συμβάσεις μισθώσεως που αυτή προτείνει εμπίπτουν στην προβλεπόμενη εξαίρεση όσον αφορά τις «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών [...] μεταφοράς» υπό την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 2, του

εθνικού νόμου και του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, και ότι επομένως δεν υπόκειται στις απαιτήσεις των άρθρων 10 και 14 του εν λόγω νόμου. Το OFT, αντιθέτως, θεωρεί ότι η μίσθωση αυτοκινήτων δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «υπηρεσία μεταφοράς».

- 13 Η εταιρία easyCar και το OFT άσκησαν αγωγές ενώπιον του High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division. Η εταιρία easyCar άσκησε αγωγή επιδιώκοντας να πετύχει όπως οι συμβάσεις μισθώσεως που προτείνει τυγχάνουν εξαιρέσεως ως προς το δικαίωμα υπαναχωρήσεως που προβλέπει ο εθνικός νόμος, ενώ το OFT άσκησε αγωγή επιδιώκοντας να διαταχθεί η εταιρία easyCar να παύσει να παραβαίνει τον εθνικό νόμο αρνούμενη στους πελάτες της το δικαίωμα να υπαναχωρούν και να τυγχάνουν της επιστροφής των καταβληθέντων ποσών.
- 14 Υπό τις συνθήκες αυτές, το High Court of Justice (England & Wales), Chancery Division, αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Περιλαμβάνει ο όρος “συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών [...] μεταφοράς”, που περιέχεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας [...], τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μισθώσεως αυτοκινήτων;»

Επί του αιτήματος επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας

- 15 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 13 Δεκεμβρίου 2004, η εταιρία easyCar ζήτησε την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας.

- 16 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο μπορεί να διατάξει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, σύμφωνα με το άρθρο 61 του Κανονισμού Διαδικασίας, εφόσον κρίνει ότι δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία ή ότι η υπόθεση πρέπει να επιλυθεί βάσει επιχειρήματος επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων (αποφάσεις της 10ης Φεβρουαρίου 2000, C-270/97 και C-271/97, Deutsche Post, Συλλογή 2000, σ. I-929, σκέψη 30, και της 18ης Ιουνίου 2002, C-299/99, Philips, Συλλογή 2002, σ. I-5475, σκέψη 20).
- 17 Το Δικαστήριο κρίνει ότι δεν υπάρχει λόγος να διαταχθεί, εν προκειμένω, η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί το αίτημα επαναλήψεως της διαδικασίας.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 18 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι δεν αμφισβητείται ότι οι συναφθείσες συμβάσεις μεταξύ της εταιρίας easyCar και των πελατών της αποτελούν συμβάσεις εξ αποστάσεως υπό την έννοια του εθνικού νόμου και της οδηγίας και ότι συνιστούν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Με το ερώτημά του, το εθνικό δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν οι υπηρεσίες μισθώσεως αυτοκινήτων αποτελούν υπηρεσίες μεταφοράς υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας.
- 19 Η εταιρία easyCar υποστηρίζει ότι στο ερώτημα αυτό πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση. Η Ισπανική και Γαλλική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υποστηρίζουν την αντίθετη άποψη.

- 20 Συναφώς, διαπιστώνεται εκ προοιμίου ότι ούτε η οδηγία ούτε τα λυσιτελή για την ερμηνεία αυτής έγγραφα, όπως είναι οι προπαρασκευαστικές εργασίες, διευκρινίζουν το ακριβές περιεχόμενο της εννοίας των «υπηρεσιών μεταφοράς» που αναφέρεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας. Ομοίως, από τη γενική οικονομία της οδηγίας φαίνεται μόνον ότι η τελευταία έχει ως σκοπό να τύχουν οι καταναλωτές ευρείας προστασίας, απονέμοντας σ' αυτούς ορισμένα δικαιώματα, μεταξύ των οποίων το δικαίωμα υπαναχωρήσεως, και ότι το εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 2, προβλέπει εξαίρεση από τα δικαιώματα αυτά σε τέσσερις συναφείς τομείς οικονομικής δραστηριότητας, μεταξύ των οποίων είναι αυτός των υπηρεσιών μεταφοράς.
- 21 Κατά πάγια νομολογία, ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου εκφράσεων ως προς τις οποίες το κοινοτικό δίκαιο δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το συνηθισμένο τους νόημα στην καθημερινή γλώσσα, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου αυτές χρησιμοποιούνται και τους επιδιωκόμενους στόχους της ρυθμίσεως της οποίας αποτελούν τμήμα (αποφάσεις της 19ης Οκτωβρίου 1995, C-128/94, Hönlig, Συλλογή 1995, σ. I-3389, σκέψη 9, και της 27ης Ιανουαρίου 2000, C-164/98 P, DIR International Film κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-447, σκέψη 26). Οσάκις οι εκφράσεις αυτές περιλαμβάνονται, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, σε διάταξη που συνιστά παρέκκλιση από αρχή ή, ειδικότερα, από κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην προστασία των καταναλωτών, πρέπει, εξάλλου, να ερμηνεύονται στενά (αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-83/99, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 2001, σ. I-445, σκέψη 19, και της 13ης Δεκεμβρίου 2001, C-481/99, Heiningen, Συλλογή 2001, σ. I-9945, σκέψη 31).
- 22 Ως προς την έκφραση «υπηρεσίες μεταφοράς», διαπιστώνεται ότι αυτή αντιστοιχεί, όπως κάθε άλλη των λοιπών κατηγοριών υπηρεσιών που απαριθμούνται, σε κατά τομέα εξαίρεση, και ότι αφορά επομένως κατά τρόπο γενικό τις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών.
- 23 Πρέπει να παρατηρηθεί συναφώς ότι ο νομοθέτης δεν επέλεξε, κατά τη σύνταξη των διατάξεων σχετικά με την παρέκκλιση για την οποία πρόκειται στην κύρια δίκη, τη συνήθως χρησιμοποιούμενη στα νομικά συστήματα των κρατών μελών έκφραση

«συμβάσεις μεταφοράς», η οποία αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων που εκτελείται από τον μεταφορέα, αλλά την σαφώς ευρύτερη έκφραση των «συμβάσεων παροχής υπηρεσιών [...] μεταφοράς», η οποία μπορεί να αναφέρεται στο σύνολο των συμβάσεων που διέπουν τις υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων αυτών που συνεπάγονται δραστηριότητα μη περιλαμβανούσα, καθ' εαυτήν, τη μεταφορά του πελάτη ή των αγαθών του, αλλά η οποία αποσκοπεί να καταστεί δυνατό στον τελευταίο να πραγματοποιήσει την εν λόγω μεταφορά.

24 Έτσι, από το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας προκύπτει ότι ο νομοθέτης είχε την πρόθεση να ορίσει την εξαίρεση που προβλέπει η διάταξη αυτή όχι ανάλογα με τα είδη συμβάσεων, αλλά κατά τρόπο ώστε όλες οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών στον τομέα του καταλύματος, της μεταφοράς, της διατροφής και της διασκέδασης να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως αυτής, εκτός αυτών των οποίων η εκτέλεση δεν πρέπει υποχρεωτικά να γίνει σε καθορισμένη ημερομηνία ή συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

25 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται σαφώς από την απόδοση σε πολλές γλώσσες του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, δηλαδή από το γερμανικό, το ιταλικό και το σουηδικό κείμενο, που αναφέρουν, αντιστοίχως, «Dienstleistungen in den Bereichen [...] Beförderung» («υπηρεσίες στον τομέα της μεταφοράς»), «servizi relativi [...] ai trasporti» («υπηρεσίες σχετικά με τις μεταφορές») και «tjänster som avser [...] transport» («υπηρεσίες που αφορούν τη μεταφορά»).

26 Όμως, στην καθομιλουμένη, ο όρος «μεταφορά(ές)» δεν δηλώνει μόνο την πράξη μετακινήσεως των προσώπων ή των αγαθών από έναν τόπο σε άλλον, αλλά επίσης τους τρόπους προώθησεως και τα χρησιμοποιούμενα μέσα για τη μετακίνηση των εν λόγω προσώπων και των εν λόγω αγαθών. Επομένως, η θέση στη διάθεση του καταναλωτή ενός μέσου μεταφοράς αποτελεί μέρος των υπηρεσιών που εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών.

- 27 Συνεπώς, χωρίς υπέρβαση του στενού πλαισίου της κατά τομέα εξαιρέσεως που αφορά τις «υπηρεσίες μεταφοράς», την οποία προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, πρέπει να θεωρηθεί ότι η εξαίρεση αυτή αφορά τις υπηρεσίες μισθώσεως αυτοκινήτων, που χαρακτηρίζονται ακριβώς από τη θέση στη διάθεση του καταναλωτή ενός μέσου μεταφοράς.
- 28 Επιπλέον, όσον αφορά το πλαίσιο εντός του οποίου χρησιμοποιείται ο όρος «υπηρεσίες μεταφοράς» και τους επιδιωκόμενους από την οδηγία στόχους, δεν αμφισβητείται, όπως παρατήρησε και η γενική εισαγγελέας στις παραγράφους 39 έως 41 των προτάσεών της, ότι ο νομοθέτης είχε την πρόθεση να καθιερώσει προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών που χρησιμοποιούν μέσα τηλεπικοινωνίας, αλλά επίσης προστασία των συμφερόντων των παρεχόντων ορισμένες υπηρεσίες, ώστε αυτοί να μην υφίστανται τα δυσανάλογα μειονεκτήματα που συνδέονται με την ανέξοδη και άνευ λόγου ακύρωση υπηρεσιών που είχαν ως αποτέλεσμα μια κράτηση. Συναφώς, η εταιρία easyCar υποστηρίζει, ορθώς, χωρίς εξάλλου να διαψευσθεί ως προς το σημείο αυτό από τις κυβερνήσεις που κατέθεσαν παρατηρήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου ή από την Επιτροπή, ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας αποσκοπεί να εξαιρούνται οι παρέχοντες υπηρεσίες σε ορισμένους τομείς δραστηριότητας για τον λόγο ότι οι απαιτήσεις της οδηγίας θα μπορούσαν να ζημιώσουν δυσανάλογα τους εν λόγω παρέχοντες υπηρεσίες, ειδικότερα, στην περίπτωση κατά την οποία μια υπηρεσία είχε ως αποτέλεσμα μια κράτηση, αυτή δε ακυρώθηκε από τον καταναλωτή λίγο πριν από την προβλεπόμενη για την παροχή της υπηρεσίας αυτής ημερομηνία.
- 29 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι επιχειρήσεις μισθώσεως αυτοκινήτων ασκούν μια δραστηριότητα που ο νομοθέτης θέλησε, με την προβλεπόμενη από το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας εξαίρεση, να προστατεύσει από αυτά τα μειονεκτήματα. Πράγματι, οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει να λάβουν μέτρα για την πραγματοποίηση, στην καθορισθείσα κατά την κράτηση ημερομηνία, της συμφωνηθείσας υπηρεσίας, και υφίστανται για τον λόγο αυτό τα ίδια μειονεκτήματα σε περίπτωση ακυρώσεως που υφίστανται και οι λοιπές επιχειρήσεις που ασκούν τη δραστηριότητά τους στον τομέα των μεταφορών ή στους λοιπούς τομείς που απαριθμεί το εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 2.

- 30 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η ερμηνεία, σύμφωνα με την οποία οι υπηρεσίες μισθώσεως αυτοκινήτων αποτελούν υπηρεσίες μεταφοράς υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, της οδηγίας, είναι η μόνη που μπορεί να εξασφαλίσει στην εξαίρεση που προβλέπει η διάταξη αυτή τον χαρακτήρα μιας κατά τομέα εξαιρέσεως και να καταστήσει δυνατή την επίτευξη του στόχου που επιδιώκει η εν λόγω διάταξη.
- 31 Συνεπώς, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί ως απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας έχει την έννοια ότι η έκφραση «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς» περιλαμβάνει τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μισθώσεως αυτοκινήτων.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 32 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπιπτόντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 3, παράγραφος 2, της οδηγίας 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 1997, για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις, έχει την έννοια ότι η έκφραση «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς» περιλαμβάνει τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μισθώσεως αυτοκινήτων.

(υπογραφές)