

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 29ης Απριλίου 2010 *

Στην υπόθεση C-124/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Raad van State (Κάτω Χώρες) με απόφαση της 25ης Μαρτίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Απριλίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

Smit Reizen BV

κατά

Minister van Verkeer en Waterstaat,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, R. Silva de Lapuerta, Γ. Αρέστη, J. Malenovský και T. von Danwitz (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

γενικός εισαγγελέας: Υ. Bot

γραμματέας: M.-A. Gaudissart, προϊστάμενος διοικητικής μονάδας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 28ης Ιανουαρίου 2010,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Smit Reizen BV, εκπροσωπούμενη από τον P. Mommers, advocaat,
- η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις C. Wissels και B. Koorman καθώς και από τον Υ. de Vries,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από την M. Russo, avvocato dello Stato,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον L. Seeboruth,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Roels και την N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της φράσεως «κέντρο εκμεταλλεύσεως», η οποία περιλαμβάνεται στις σκέψεις 21 επ. της αποφάσεως της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-297/99, Skills Motor Coaches κ.λπ. (Συλλογή 2001, σ. I-573), και του άρθρου 1, σημείο 5, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1).
- ² Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Smit Reizen BV (στο εξής: Smit Reizen) και του Minister van Verkeer en Waterstaat (Υπουργού Μεταφορών και Πλωτών Οδών, στο εξής: Minister), σχετικά με πρόστιμο το οποίο

επιβλήθηκε στην πρώτη λόγω παραβάσεως των διατάξεων περί των περιόδων αναπαύσεως των οδηγών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 3820/85

- 3 Η πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3820/85 έχει ως εξής:

«Εκτιμώντας ότι, στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι κοινοτικές κοινωνικές διατάξεις [...] στοχεύουν στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στις χερσαίες μεταφορές και ιδίως στον οδικό τομέα, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας· ότι η πρόοδος που έχει σημειωθεί στους τομείς αυτούς πρέπει να διαφυλαχθεί και να προωθηθεί, αλλά ότι είναι ανάγκη να γίνουν ελαστικότερες οι διατάξεις του εν λόγω κανονισμού χωρίς να θιγούν οι στόχοι τους».

- 4 Κατά τη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του ίδιου κανονισμού, «η παράταση της ημερήσιας διάρκειας οδήγησης, με παράλληλη μείωση της διάρκειας οδήγησης ανά περίοδο δύο εβδομάδων, θα διευκολύνει τη διαχείριση των επιχειρήσεων μεταφορών ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στην κοινωνική πρόοδο».

5 Το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

[...]

- 3) “οδηγός”: κάθε πρόσωπο που οδηγεί το όχημα, ακόμη και για βραχύ χρονικό διάστημα, ή που ευρίσκεται πάνω στο όχημα για να το οδηγήσει αν παραστεί ανάγκη·

[...]

- 5) “ανάπαυση”: κάθε περίοδος μιας ώρας τουλάχιστον, χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέσει ελεύθερα το χρόνο του·

[...]».

- 6 Κατά το άρθρο 8 του κανονισμού 3820/85, το οποίο περιλαμβάνεται στο τμήμα V του κανονισμού που φέρει τον τίτλο «Διαλείμματα και περίοδοι αναπαύσεως»:

«1. Για κάθε περίοδο 24 ωρών, ο οδηγός πρέπει να έχει ελάχιστη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης 11 συνεχών ωρών, οι οποίες μπορούν να μειωθούν σε 9 τουλάχιστον συνεχείς ώρες, όχι περισσότερο από τρεις φορές την εβδομάδα, με την προϋπόθεση ότι η μείωση αυτή θα αντισταθμίζεται με ίση περίοδο ανάπαυσης πριν από το τέλος της εβδομάδας που ακολουθεί.

Τις ημέρες κατά τις οποίες ο χρόνος ανάπαυσης δεν μειώνεται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, μπορεί να κατανέμεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους κατά τη διάρκεια του 24ώρου, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 8 συνεχόμενες ώρες. Στην περίπτωση αυτή, η ελάχιστη διάρκεια της ανάπαυσης αυξάνεται σε 12 ώρες.

2. Για κάθε περίοδο 30 ωρών κατά την οποία ένα όχημα έχει τουλάχιστον δύο οδηγούς, κάθε οδηγός θα πρέπει να έχει χρόνο ημερήσιας ανάπαυσης τουλάχιστον 8 συνεχών ωρών.

3. Κάθε εβδομάδα, μία από τις περιόδους ανάπαυσης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 παρατείνεται, υπό τύπον εβδομαδιαίας ανάπαυσης, σε 45 συνολικά συνεχόμενες ώρες. Αυτή η περίοδος ανάπαυσης μπορεί να μειωθεί σε τουλάχιστον 36 συνεχείς ώρες εάν λαμβάνεται στο μέρος που είναι συνήθως η βάση του οχήματος ή στο μέρος που είναι η βάση του οδηγού ή σε 24 συνεχείς ώρες εάν λαμβάνεται αλλού. Η μείωση αυτή αντισταθμίζεται με ισοδύναμο χρόνο ανάπαυσης που λαμβάνεται συγκεντρωτικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που ακολουθεί την εν λόγω εβδομάδα.

[...]

6. Κάθε περίοδος ανάπαυσης που λαμβάνεται σε αντιστάθμισμα της μείωσης της ημερήσιας ή/και της εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να παρέχεται, αν το ζητήσει ο ενδιαφερόμενος, στον τόπο στάθμευσης του οχήματος ή στον τόπο όπου ο οδηγός έχει τη βάση του και να λαμβάνεται μαζί με άλλη περίοδο ανάπαυσης οκτώ τουλάχιστον ωρών.

7. Η ημερήσια ανάπαυση μπορεί να ληφθεί μέσα σε όχημα, εφόσον αυτό διαθέτει κουκέτα και είναι σταθμευμένο.»

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85

- 7 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 432/2004 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2004 (ΕΕ L 71, σ. 3, στο εξής: κανονισμός 3821/85), προβλέπει ότι ο έλεγχος της εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 3820/85 διασφαλίζεται μέσω της χρησιμοποίησης συσκευής ελέγχου ικανής να δεικνύει τα «χρονικά διαστήματα» που αναφέρονται στον εν λόγω κανονισμό.
- 8 Το άρθρο 2 του κανονισμού 3821/85 ορίζει ότι, για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, εφαρμόζονται οι ορισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85.
- 9 Το άρθρο 15, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 3821/85 προβλέπει:

«2. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας,

εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για περίοδο μακρύτερη από εκείνη για την οποία έχουν προβλεφθεί.

[...]

3. Οι οδηγοί:

[...]

— χειρίζονται τους μηχανισμούς μεταγωγής της συσκευής έτσι ώστε οι παρακάτω χρονικές περίοδοι να μπορούν να καταγραφούν χωριστά και ευκρινώς:

α) κάτω από το σύμβολο [...]: ο χρόνος οδήγησης·

β) κάτω από το σύμβολο [...]: οι λοιπές περίοδοι εργασίας·

γ) κάτω από το σύμβολο [...]: ο χρόνος διαθεσιμότητας, [...]

— [...]

- δ) κάτω από το σύμβολο [...]: τα διαλείμματα από την εργασία και οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης.»

Η εθνική νομοθεσία

- ¹⁰ Το διάταγμα περί του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών (Arbeidstijdenbesluit vervoer, στο εξής: Atbv) θέτει σε εφαρμογή τον κανονισμό 3820/85. Το άρθρο 2.5:1, παράγραφος 4, του Atbv, όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, όριζε ότι ο οδηγός πρέπει να ενεργεί σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού.
- ¹¹ Κατά το άρθρο 8:1, παράγραφος 1, του Atbv, η παράβαση του άρθρου 2.5:1, παράγραφος 4, του διατάγματος αυτού επισύρει πρόστιμο.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- ¹² Η Smit Reizen είναι επιχείρηση μεταφοράς προσώπων με τουριστικά λεωφορεία, η οποία εδρεύει στο Harderwijk (Κάτω Χώρες). Παρέχει σε οργανωτές τουριστικών περιηγήσεων, εν προκειμένω στη Solmar Tours, λεωφορεία για ταξίδια μετ' επιστροφής στην Ισπανία από σημείο αναχωρήσεως και αφίξεως ευρισκόμενο στο Maarheeze (Κάτω Χώρες), σε απόσταση δύο περίπου ωρών με το αυτοκίνητο από το Harderwijk. Η Solmar Tours είναι ιδιοκτήτης τόσο του γηπέδου επί του οποίου βρίσκεται το εν λόγω σημείο αναχωρήσεως και αφίξεως όσο και του επ' αυτού κτιρίου, του οποίου ένα μέρος μισθώνει η Smit Reizen.

- 13 Στο ευρισκόμενο στο Maarheeze γήπεδο λαμβάνουν χώρα τέσσερις φορές την εβδομάδα αφίξεις και αναχωρήσεις των τουριστικών λεωφορείων που πραγματοποιούν τα ταξίδια μετ' επιστροφής. Τις ημέρες αυτές στο γήπεδο υπάρχει συνεργάτης της Smit Reizen, ο οποίος φροντίζει για τον προγραμματισμό και τον έλεγχο των εγγράφων των οδηγών και διευκολύνει την αναχώρηση και την άφιξη των τουριστικών λεωφορείων. Στις εγκαταστάσεις τις οποίες μισθώνει η Smit Reizen υπάρχουν καντίνα με αυτόματο πωλητή καφέ, τηλεόραση, αποχωρητήρια, ντουσιέρα και κουκέτες για τους οδηγούς, καθώς και διάφορα ανταλλακτικά για τα τουριστικά λεωφορεία. Στις ίδιες εγκαταστάσεις βρίσκονται, επίσης, ένα μέρος των διοικητικών υπηρεσιών της Smit Reizen και του υλικού γραφείου, στο οποίο περιλαμβάνονται οι δίσκοι ταχογράφου, οι καταστάσεις στις οποίες εμφανίζονται οι ώρες απασχολήσεως των οδηγών και τα φύλλα πορείας.
- 14 Κατά το αιτούν δικαστήριο, από τη δικογραφία προκύπτει ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς, οι οδηγοί μετέβαιναν στο ευρισκόμενο στο Maarheeze σημείο αναχωρήσεως οδηγώντας οι ίδιοι από τους τόπους κατοικίας τους στο Harderwijk και στο Dronten. Εντούτοις, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ο διευθυντής της Smit Reizen ισχυρίστηκε ότι οι οδηγοί μεταφέρονταν στο εν λόγω σημείο αναχωρήσεως με ένα μικρό λεωφορείο. Εν συνεχεία, δύο οδηγοί οδηγούσαν το τουριστικό λεωφορείο, το οποίο είναι όχημα στο οποίο πρέπει να έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου, με προορισμό την Ισπανία.
- 15 Με απόφαση της 14ης Ιουνίου 2006, ο Minister επέβαλε στη Smit Reizen πρόστιμο 2 200 ευρώ, με την αιτιολογία ότι ορισμένοι μισθωτοί δεν είχαν τον προβλεπόμενο από το άρθρο 2.5:1, παράγραφος 4, του Atbn, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85, χρόνο αναπαύσεως. Συγκεκριμένα, οι ώρες που ήσαν αναγκαίες για να μεταβούν οι οικείοι οδηγοί από τον τόπο κατοικίας τους στο σημείο αναχωρήσεως στο Maarheeze δεν είχαν ληφθεί υπόψη. Εντούτοις, από την προπαρατεθείσα απόφαση Skills Motor Coaches κ.λπ., προκύπτει ότι ο χρόνος αυτός πρέπει να καταγράφεται ως χρόνος εργασίας, δεδομένου ότι η εγκατάσταση στο Maarheeze δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «κέντρο εκμεταλλεύσεως» της Smit Reizen.
- 16 Στις 5 Δεκεμβρίου 2006, ο Minister απέρριψε ως αβάσιμη τη διοικητική προσφυγή που η Smit Reizen άσκησε κατά της από 14 Ιουνίου 2006 αποφάσεώς του.

- 17 Το Rechtbank Zutphen, με απόφαση της 9ης Απριλίου 2008, έκρινε βάσιμη την ενώπιόν του υποβληθείσα προσφυγή της Smit Reizen, ακύρωσε την απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2006 με την οποία είχε απορριφθεί η διοικητική προσφυγή της δεύτερης και απεφάνθη ότι τα έννομα αποτελέσματα της αποφάσεως αυτής διατηρούνταν πλήρως. Κατά το εν λόγω δικαστήριο, ο Minister ορθώς κατέληξε ότι η Smit Reizen παρέβη το άρθρο 2.5:1, παράγραφος 4, του Atbn. Εντούτοις, η αιτιολογία της αποφάσεώς του ήταν εσφαλμένη. Συγκεκριμένα, για τον προσδιορισμό του κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85 χρονικού διαστήματος των 30 ωρών, πρέπει να συνυπολογίζονται όλα τα χρονικά διαστήματα που οι οδηγοί εύλογα χρειάστηκαν για να μεταβούν στον τόπο όπου αναλαμβάνουν ένα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου όχημα προκειμένου να αρχίσουν την υπηρεσία τους, ανεξάρτητα από το ζήτημα αν ο τόπος αυτός πρέπει να θεωρείται ή όχι ως κέντρο εκμεταλλεύσεως.
- 18 Η Smit Reizen άσκησε έφεση κατά της οικείας αποφάσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας ότι το Rechtbank Zutphen ερμήνευσε εσφαλμένα την προπαρατεθείσα απόφαση Skills Motor Coaches κ.λπ.
- 19 Κρίνοντας ότι η επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης εξαρτάται από την ερμηνεία της έννοιας του «κέντρου εκμεταλλεύσεως», το Raad van State αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Πώς πρέπει να ερμηνευθεί, προκειμένου περί της εφαρμογής του άρθρου 1, [...] σημείο 5, του κανονισμού [3820/85] και του άρθρου 15 του κανονισμού [3821/85], η έννοια του “κέντρου εκμεταλλεύσεως”, η οποία περιλαμβάνεται στις σκέψεις 21 επ. της αποφάσεως [Skills Motor Coaches κ.λπ.];
- 2) Έχει σημασία, για να κριθεί αν πρόκειται για ανάπαυση υπό την έννοια του άρθρου 1, [...] σημείο 5, του κανονισμού [3820/85], το αν ο οικείος οδηγός οδηγεί

ο ίδιος προς τον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου ή το αν κάποιος άλλος οδηγεί το όχημα με το οποίο ο οικείος οδηγός μεταβαίνει στον τόπο αυτόν;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 20 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί πώς πρέπει να ερμηνευθεί η φράση «κέντρο εκμεταλλεύσεως», η οποία περιλαμβάνεται στις σκέψεις 21 επ. της προπαρατεθείσας αποφάσεως Skills Motor Coaches κ.λπ., οσάκις πρόκειται για τον χαρακτηρισμό, υπό το πρίσμα των διατάξεων των κανονισμών 3820/85 και 3821/85, του χρόνου ο οποίος αντιστοιχεί στη διαδρομή που κάνει ένας οδηγός προκειμένου να μεταβεί από την κατοικία του στον τόπο όπου θα αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου.
- 21 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει, με τη σκέψη 23 της εν λόγω αποφάσεως Skills Motor Coaches κ.λπ., ότι οδηγός ο οποίος μεταβαίνει σε συγκεκριμένο σημείο, το οποίο έχει οριστεί από τον εργοδότη του και το οποίο είναι διαφορετικό από το κέντρο εκμεταλλεύσεως της επιχειρήσεως, προκειμένου να αναλάβει και να οδηγήσει όχημα, συμμορφώνεται σε υποχρέωση έναντι του εργοδότη του και, επομένως, κατά τη διάρκεια αυτής της διαδρομής δεν διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του.
- 22 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έχει κρίνει, με τη σκέψη 35 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Skills Motor Coaches κ.λπ., ότι ο χρόνος που ο οδηγός αφιερώνει στις μετακινήσεις που απαιτούνται προκειμένου να αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου και το οποίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του οδηγού ή από το κέντρο εκμεταλλεύσεως του εργοδότη πρέπει να

θεωρηθεί ότι περιλαμβάνεται σε όλες τις άλλες περιόδους εργασίας υπό την έννοια του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85.

- 23 Κατά συνέπεια, προκειμένου το αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει αν ο επίμαχος στο πλαίσιο της κύριας δίκης χρόνος διαδρομής πρέπει να συνυπολογίζεται ως χρόνος εργασίας υπό την έννοια του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85, πρέπει να διευκρινιστεί η έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως».
- 24 Επισημαίνεται, εξ αρχής, ότι, λαμβανομένων υπόψη των σκοπών του κανονισμού 3820/85, όπως αυτοί περιγράφονται στην πρώτη αιτιολογική του σκέψη και οι οποίοι συνίστανται ειδικότερα στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας, η εν λόγω έννοια δεν μπορεί να προσδιοριστεί αποκλειστικώς υπό το πρίσμα λειτουργικών κριτηρίων αναφερόμενων στην εσωτερική οργάνωση της επιχειρήσεως μεταφοράς, αλλά πρέπει, επίσης, να ληφθούν υπόψη κριτήρια σχετικά με το πρόσωπο του οικείου οδηγού.
- 25 Καταρχάς, όπως υποστηρίζει η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, πρέπει να υπομνησθεί ότι η φράση «κέντρο εκμεταλλεύσεως» δεν πρέπει να ταυτίζεται με την έννοια της «έδρας», η οποία μπορεί να βρίσκεται σε τόπο ο οποίος ουδεμία σχέση έχει με την καθημερινή διαχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς και στον οποίο ο οδηγός μεταβαίνει μόνον όλως εξαιρετικώς.
- 26 Εν συνεχεία, υπερβολικά ευρεία ερμηνεία της εν λόγω έννοιας θα αντέβαινε στη ratio legis του κανονισμού 3820/85 και, ιδίως, στον σκοπό της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας. Επομένως, ερμηνεία κατά την οποία ως κέντρο εκμεταλλεύσεως θα μπορούσε να θεωρηθεί κάθε σημείο αναχωρήσεως ή αφίξεως των μεταφερόμενων προσώπων ή κάθε σημείο στο οποίο βρίσκεται ο χώρος σταθμεύσεως των οχημάτων της οικείας επιχειρήσεως μεταφοράς πρέπει ομοίως να απορριφθεί.

- 27 Αντιθέτως, η έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως» αντιστοιχεί, όπως τόνισε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η Ολλανδική Κυβέρνηση, στον τόπο στον οποίο ο οδηγός μεταβαίνει κανονικά κατά τη συνήθη άσκηση των καθηκόντων του, προκειμένου να αναλάβει και να οδηγήσει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου.
- 28 Πάντως, το άρθρο 8 του κανονισμού 3820/85, αναφερόμενο στον τόπο αυτό, χρησιμοποιεί, στις παραγράφους 3 και 6, την έκφραση «τόπος όπου ο οδηγός έχει τη βάση του».
- 29 Τέλος, όσον αφορά τον ακριβή καθορισμό του κέντρου εκμεταλλεύσεως το οποίο ο οδηγός έχει κανονικά ως βάση, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τόπος που αποτελεί τη συγκεκριμένη βάση του οδηγού, ήτοι ο τόπος από τον οποίο οδηγός αυτός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται προς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του. Συναφώς, συμβατική ρήτρα περί καθορισμού του χώρου παροχής της εργασίας του οικείου οδηγού μπορεί να αποτελεί ένδειξη η οποία καθιστά δυνατό τον προσδιορισμό του τόπου αυτού.
- 30 Όσον αφορά τη διαφορά της κύριας δίκης, στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εκτιμήσει, υπό το πρίσμα του συνόλου των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί, πού βρίσκεται ο τόπος που αποτελεί τη συνήθη βάση των οικείων οδηγών.
- 31 Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως», η οποία περιλαμβάνεται στις σκέψεις 21 επ. της προπαρατεθείσας αποφάσεως *Skills Motor Coaches* κ.λπ., ορίζεται ως ο τόπος που αποτελεί τη συγκεκριμένη βάση του οδηγού, ήτοι ως η εγκατάσταση της επιχειρήσεως μεταφοράς από την οποία ο οικείος οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στην οποία επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται προς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

- 32 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το γεγονός ότι ο οδηγός οδηγεί ο ίδιος προς τον τόπο όπου οφείλει να αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου ή, αντιθέτως, ότι κάποιος άλλος οδηγεί το όχημα με το οποίο ο οικείος οδηγός μεταβαίνει στον τόπο αυτόν έχει σημασία όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του χρόνου διαδρομής υπό το πρίσμα της κατά το άρθρο 1, σημείο 5, του κανονισμού 3820/85 έννοιας της «αναπαύσεως».
- 33 Συναφώς, επισημαίνεται, αφενός, ότι το άρθρο 8, παράγραφος 7, του κανονισμού 3820/85 εξαρτά τη δυνατότητα του οδηγού να λάβει την ημερήσια ανάπαυση μέσα σε όχημα από την προϋπόθεση ότι αυτό διαθέτει κουκέτα και είναι σταθμευμένο. Επομένως, η διάταξη αυτή αποκλείει το ενδεχόμενο οδηγός να λάβει την ανάπαυσή του σε όχημα το οποίο οδηγεί άλλο πρόσωπο.
- 34 Αφετέρου, επισημαίνεται ότι διάκριση όπως η περιλαμβανόμενη στο δεύτερο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου θα αντέβαινε προς τον σκοπό της οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, η κατάσταση κοπώσεως του οδηγού, για την οποία γίνεται λόγος στη σκέψη 25 της προπαρατεθείσας αποφάσεως *Skills Motor Coaches* κ.λπ. και η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την επίτευξη του εν λόγω σκοπού, είναι δυνατό να ανακύψει ανεξάρτητα από το αν ο οδηγός του οχήματος ο οποίος μεταβαίνει στον τόπο όπου θα αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου είναι ή όχι αυτός ο οποίος θα πρέπει, κατά την άφιξή του στον οικείο τόπο, να οδηγήσει το εν λόγω όχημα. Πράγματι, όπως υπογράμμισε η Ιταλική Κυβέρνηση, αυτή η κατάσταση κοπώσεως μπορεί να είναι το αποτέλεσμα όχι μόνον της οδηγήσεως αυτής καθεαυτής του οχήματος, αλλά και των συνθηκών υπό τις οποίες λαμβάνει χώρα η μετακίνηση, όπως η διάρκεια της, η ώρα αναχωρήσεως και η κατάσταση των δρόμων και, κατά συνέπεια, να επηρεάζει επίσης τον επιβάτη υπό την ιδιότητά του αυτή.
- 35 Κατόπιν των ανωτέρω, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει, επομένως, να δοθεί η απάντηση ότι το ζήτημα αν ο οικείος οδηγός οδηγεί ο ίδιος προς τον τόπο όπου οφείλει να αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου ή αν κάποιος άλλος οδηγεί το όχημα με το οποίο ο οικείος οδηγός μεταβαίνει στον τόπο αυτόν δεν έχει σημασία όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του χρόνου διαδρομής υπό το πρίσμα της κατά το άρθρο 1, σημείο 5, του κανονισμού 3820/85 έννοιας της «αναπαύσεως».

Επί των δικαστικών εξόδων

- ³⁶ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

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

- 1) Η έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως», η οποία περιλαμβάνεται στις σκέψεις 21 επ. της αποφάσεως της 18ης Ιανουαρίου 2001, C-297/99, *Skills Motor Coaches* κ.λπ., ορίζεται ως ο τόπος που αποτελεί τη συγκεκριμένη βάση του οδηγού, ήτοι ως η εγκατάσταση της επιχειρήσεως μεταφοράς από την οποία ο οικείος οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στην οποία επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται προς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του.
- 2) Το ζήτημα αν ο οικείος οδηγός οδηγεί ο ίδιος προς τον τόπο όπου οφείλει να αναλάβει όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί συσκευή ελέγχου ή αν κάποιος άλλος οδηγεί το όχημα με το οποίο ο οικείος οδηγός μεταβαίνει στον τόπο αυτόν δεν έχει σημασία όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του χρόνου διαδρομής υπό το πρίσμα της κατά το άρθρο 1, σημείο 5, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, έννοιας της «αναπαύσεως».

(υπογραφές)