ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 16ης Ιανουαρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-439/01,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Αυστρία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Libor Cipra,

Vlastimil Kvasnicka

και

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία και το κύρος του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, 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),

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Wathelet, πρόεδρο τμήματος, D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr και A. Rosas (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: R. Grass

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την C. Pesendorfer,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και S. Pailler,

— η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενη από την H. G. Sevenster,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Falk,

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπούμενο από τους R. Frohn και A. Lopes Sabino,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τις C. Schmidt και M. Wolfcarius,

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Οκτωβρίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 6ης Νοεμβρίου 2001, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 13 Νοεμβρίου 2001, το Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (ανεξάρτητο διοικητικό τμήμα του ομόσπονδου κράτους της Κάτω Αυστρίας) υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν άρθρου 234 ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα, από τα οποία το πρώτο αφορά την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, 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), και το δεύτερο το κύρος της ίδιας αυτής διατάξεως.

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ αφενός των L. Cipra και V. Kvasnicka, οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων, οι οποίοι έχουν την τσεχική ιθαγένεια, και αφετέρου της Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (πρωτοβάθμιας διοικητικής αρχής του Mistelbach) σε σχέση με μια προσωρινή εγγύηση της οποίας την παροχή απαίτησε η εν λόγω αρχή από τους οδηγούς αυτούς, διότι έκρινε ότι δεν είχαν τηρήσει τις προβλεπόμενες από τον κανονισμό 3820/85 ημερήσιες περιόδους αναπαύσεως.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

3 Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3820/85 ορίζεται στο άρθρο 2 ως εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις [...] οδικές μεταφορές που εκτελούνται στο εσωτερικό της Κοινότητας.

2. Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) εφαρμόζεται, αντί των παρόντων κανόνων, επί των διεθνών οδικών μεταφορών που εκτελούνται:

— προς ή από τρίτες χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία, ή υπό διαμετακόμιση από τις χώρες αυτές, για ολόκληρη τη διαδρομή, από οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος ή σε μια από τις τρίτες αυτές χώρες,

— από ή προς τρίτη χώρα που είναι μη συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία, από οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε μια από τις χώρες αυτές, για κάθε διαδρομή στο εσωτερικό της Κοινότητας.»

4 Το άρθρο 8, παράγραφοι 1 έως 3, του κανονισμού 3820/85, που αφορά τον χρόνο αναπαύσεως, προβλέπει τα εξής:

«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.»

Οι διεθνείς ρυθμίσεις

5 Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (στο εξής: συμφωνία AETR), στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85, τέθηκε σε ισχύ εντός της Κοινότητας με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2829/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 33). Σύμφωνα με την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 2829/77, επειδή τα θέματα που ρυθμίζει η συμφωνία AETR εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής 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), από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος αυτού του κανονισμού η εξουσία διαπραγματεύσεως και συνάψεως της εν λόγω συμφωνίας ανήκει στην Κοινότητα. Εντούτοις, σύμφωνα με την ίδια αυτή αιτιολογική σκέψη, οι ιδιαίτερες περιστάσεις υπό τις οποίες έλαβαν χώρα οι διαπραγματεύσεις για τη συμφωνία AETR δικαιολογούν, κατ' εξαίρεση, μια διαδικασία κατά την οποία τα κράτη μέλη καταθέτουν ξεχωριστά τα έγγραφα επικυρώσεως ή προσχωρήσεως στα πλαίσια συντονισμένης ενέργειας, αλλά ταυτόχρονα ενεργούν για το συμφέρον και για λογαριασμό της Κοινότητας.

6 Η διατύπωση του άρθρου 8, παράγραφοι 1 έως 3, της συμφωνίας AETR είναι πανομοιότυπη με τη διατύπωση του άρθρου 8, παράγραφοι 1 έως 3, του κανονισμού 3820/85.

Η εθνική νομοθεσία

7 Οι διατάξεις του κανονισμού 3820/85 συμπληρώνονται στο αυστριακό δίκαιο με το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Kraftfahrgesetz (νόμου περί αυτοκινήτων οχημάτων) του 1967, που προβλέπει, σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, την επιβολή προστίμου μέχρι 30 000 αυστριακά σελίνια (ATS).

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Στις 24 Οκτωβρίου 2000 οι L. Cipra και V. Kvasnick οδήγησαν φορτηγό αυτοκίνητο με τσεχικό αριθμό κυκλοφορίας μέχρι τον μεθοριακό σταθμό του Drasenhofen (Αυστρία), στα σύνορα της Αυστρίας με την Τσεχική Δημοκρατία. Με τη διάταξη περί παραπομπής δεν διευκρινίζεται αν το φορτηγό εγκατέλειπε το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως ή εισερχόταν στο έδαφος αυτό.

9 Κατόπιν ελέγχου των δίσκων του ταχογράφου του φορτηγού αυτού για το χρονικό διάστημα από 22 έως 24 Οκτωβρίου 2000, η αυστριακή χωροφυλακή, κρίνοντας ότι οι προσφεύγοντες της κύριας δίκης δεν είχαν τηρήσει τις προβλεπόμενες από το άρθρο 8 του κανονισμού 3820/85 περιόδους ημερησίας αναπαύσεως, επέβαλε στον καθένα την παροχή προσωρινής εγγυήσεως ύψους 1 000 ATS. Κατά τη διάταξη περί παραπομπής, από την περαιτέρω ανάλυση των δίσκων προέκυψε ότι οι οδηγοί, που είχαν αναπαυθεί επί συνεχές διάστημα 8 ωρών και 5 λεπτών σε συνολικό χρονικό διάστημα 30 ωρών, είχαν τηρήσει μεν τις απαιτήσεις του εν λόγω άρθρου 8, παράγραφος 2, αλλ' όχι τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του ίδιου αυτού άρθρου.

10 Με αποφάσεις της 9ης Ιανουαρίου 2001, η Bezirkshauptmannschaft Mistelbach κήρυξε την κατάπτωση των προσωρινών εγγυήσεων των 1 000 ATS. Από τα στοιχεία της δικογραφίας που διαβίβασε το αιτούν δικαστήριο συνάγεται ότι η Bezirkshauptmannschaft εφάρμοσε το άρθρο 8 της συμφωνίας AETR και όχι τον κανονισμό 3820/85. Κατά των ανωτέρω αποφάσεων οι προσφεύγοντες άσκησαν προσφυγή ενώπιον του Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, υποστηρίζοντες ότι είχαν τηρήσει τις προβλεπόμενες από τον νόμο περιόδους αναπαύσεως.

11 Το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι η ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 δημιουργεί αμφιβολίες ως προς τη σχέση μεταξύ των δύο αυτών παραγράφων. Συγκεκριμένα, δημιουργείται η εντύπωση ότι είναι δυνατή τόσο η σωρευτική εφαρμογή τους, όσο και η εφαρμογή μόνο της παραγράφου 2, ως lex

specialis έναντι της παραγράφου 1. Κατά το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι στην εν λόγω παράγραφο 1 ο αποδέκτης του κανόνα δικαίου προσδιορίζεται με το οριστικό άρθρο «ο», ενώ στην παράγραφο 2 οι αποδέκτες εξειδικεύονται με τη χρήση του απόλυτου αριθμητικού «δύο». Από τα άρθρα 6 και 7 του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι το οριστικό αυτό άρθρο «ο» δεν είναι δυνατό να νοηθεί υπό την έννοια του απόλυτου αριθμητικού «ένας», πράγμα που σημαίνει ότι οι κανόνες που τίθενται με τα άρθρα 6, 7 και 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85 εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τη σύνθεση του πληρώματος. Το αιτούν δικαστήριο δέχεται πάντως ότι οι σκοποί των διατάξεων αυτών θα μπορούσαν να συνηγορούν υπέρ διαφορετικής ερμηνείας.

12 Το αιτούν δικαστήριο καταλήγει ότι οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85, σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, επιδέχονται περισσότερες από μία ερμηνείες. Κατά το δικαστήριο αυτό, οι διατάξεις αυτές δεν ανταποκρίνονται, εκ πρώτης όψεως, στις αρχές της ασφάλειας δικαίου και της σαφήνειας των κανόνων του κοινοτικού δικαίου. Επιπλέον, το εν λόγω δικαστήριο υπενθυμίζει ότι οι παραβάσεις του κανονισμού αυτού επισύρουν ποινικές κυρώσεις βάσει του εθνικού δικαίου.

13 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Οφείλουν οι οδηγοί που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, στην περίπτωση που το πλήρωμα του οχήματος αποτελείται από δύο οδηγούς, να πληρούν σωρευτικώς τις προβλεπόμενες στο άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού προϋποθέσεις ή υπερισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 2, ως lex specialis, των διατάξεων της παραγράφου 1;

2) Μήπως, στην περίπτωση που το πλήρωμα του οχήματος αποτελείται από δύο οδηγούς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, και ενδεχομένως του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού είναι ανεφάρμοστες, διότι προσκρούουν σε υπέρτερο κανόνα κοινοτικού δικαίου;»

Επί του παραδεκτού

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο

14 Η Αυστριακή Κυβέρνηση φρονεί ότι τα προδικαστικά ερωτήματα είναι απαράδεκτα, διότι αφορούν υποθετική περίπτωση. Σύμφωνα με τα στοιχεία της δικογραφίας που έχει στη διάθεσή της, το επίμαχο στην κύρια δίκη φορτηγό εκτελούσε δρομολόγιο μεταξύ της Αυστρίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας. Κατά συνέπεια, δεν επρόκειτο για ενδοκοινοτική μεταφορά, υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85, αλλά για μεταφορά προς ή από τρίτη χώρα, υπό την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, πρώτη περίπτωση, του κανονισμού αυτού. Επομένως, στα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης εφαρμογή έχει η συμφωνία ΑΕΤR, την οποία έχουν κυρώσει τόσο η Δημοκρατία της Αυστρίας όσο και η Τσεχική Δημοκρατία.

15 Η Επιτροπή συμφωνεί με την άποψη ότι στα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης εφαρμογή δεν έχει ο κανονισμός 3820/85, αλλά η συμφωνία ΑΕΤR. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η συμφωνία αυτή, την οποία έχουν υπογράψει τα κράτη μέλη, αποτελεί μέρος του κοινοτικού δικαίου και ότι το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να την ερμηνεύει. Συναφώς διευκρινίζει ότι, σύμφωνα με την έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3820/85, τα ζητήματα που ρυθμίζει η συμφωνία ΑΕΤR εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Η Κοινότητα επομένως ήταν αρμόδια να

διαπραγματευθεί και να συνάψει τη συμφωνία αυτή. Απλώς, λόγω των ιδιαίτερων περιστάσεων υπό τις οποίες διεξήχθησαν οι διαπραγματεύσεις για τη συμφωνία αυτή, εφαρμόστηκε κατ' εξαίρεση η διαδικασία κατά την οποία τα κράτη μέλη κατέθεσαν ξεχωριστά τα έγγραφα επικυρώσεως ή προσχωρήσεως στα πλαίσια συντονισμένης ενέργειας, ενεργώντας ταυτόχρονα για το συμφέρον και για λογαριασμό της Κοινότητας.

16 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι περίοδοι αναπαύσεως διέπονται από το άρθρο 8 της συμφωνίας AETR, της οποίας η διατύπωση συμπίπτει με τη διατύπωση του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85. Τα ερμηνευτικά ζητήματα επί των οποίων καλείται να αποφανθεί το Δικαστήριο είναι επομένως πανομοιότυπα για αμφότερα τα άρθρα αυτά.

17 Η Σουηδική Κυβέρνηση φρονεί ότι στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει κατά πόσον τα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης εμπίπτουν στον κανονισμό 3820/85 ή στη συμφωνία AETR.

Απάντηση του Δικαστηρίου

18 Επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της προβλεπόμενης από το άρθρο 234 ΕΚ συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, απόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, που έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της μέλλουσας να εκδοθεί δικαστικής αποφάσεως, να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες της υποθέσεως, τόσο την αναγκαιότητα μιας προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και το λυσιτελές των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Συνεπώς, εφόσον τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου, το Δικαστήριο υποχρεούται, καταρχήν, να απαντήσει (βλ. μεταξύ άλλων, τις

αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, Bosman, Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 59, και της 10ης Μαΐου 2001, C-223/99 και C-260/99, Agorà και Excelsior, Συλλογή 2001, σ. I-3605, σκέψη 18).

19 Εντούτοις, το Δικαστήριο έχει επίσης δεχθεί ότι, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, πρέπει να ερευνά τις συνθήκες υπό τις οποίες του έχουν υποβληθεί τα ερωτήματα από τον εθνικό δικαστή, προκειμένου να ελέγχει κατά πόσον είναι αρμόδιο να απαντήσει (βλ. συναφώς απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1981, 244/80, Foglia, Συλλογή 1981, σ. 3045, σκέψη 21). Δεν είναι δυνατόν να προβληθεί άρνηση απαντήσεως σε προδικαστικό ερώτημα εθνικού δικαστηρίου παρά μόνον όταν προδήλως προκύπτει ότι η ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου την οποία ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή ακόμα όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά ή νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 13ης Μαρτίου 2001, C-379/98, PreussenElektra, Συλλογή 2001, σ. I-2099, σκέψη 39).

20 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι αυτό δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Συγκεκριμένα, από κανένα στοιχείο της διατάξεως περί παραπομπής δεν προκύπτει ότι τα προδικαστικά ερωτήματα δεν έχουν σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή αφορούν πρόβλημα υποθετικής φύσεως.

21 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο ανέφερε σαφώς ότι θεωρεί την ερμηνεία των επίμαχων στην κύρια δίκη διατάξεων αναγκαία, προκειμένου να κρίνει αν οι L. Cipra και V. Kvasnicka τήρησαν πράγματι τις κοινοτικές απαιτήσεις ως προς τον χρόνο αναπαύσεως.

22 Βάσει της περιγραφής των περιστατικών από το αιτούν δικαστήριο είναι όμως πιθανό ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη μεταφορά εμπίπτει, όπως υποστήριξαν η

Αυστριακή Κυβέρνηση και η Επιτροπή, στις διατάξεις της συμφωνίας AETR. Συναφώς, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι το Δικαστήριο μπορεί να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο τα στοιχεία ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου που είναι χρήσιμα για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης και ότι ενδέχεται να πρέπει να λάβει υπόψη κανόνες του κοινοτικού δικαίου στους οποίους δεν αναφέρθηκε το αιτούν δικαστήριο με το ερώτημά του (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2002, C-304/00, Strawson και Gagg & Sons, Συλλογή 2002, σ. I-10737, σκέψεις 57 και 58).

23 Όσον αφορά το ενδεχόμενο εφαρμογής της συμφωνίας AETR στη διαφορά της κύριας δίκης, επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι από την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 2829/77, με τον οποίο τέθηκε σε ισχύ εντός της Κοινότητας η συμφωνία αυτή, προκύπτει ότι τα κράτη μέλη, κυρώνοντάς την ή προσχωρώντας σ' αυτή, ενήργησαν προς το συμφέρον και για λογαριασμό της Κοινότητας (βλ. σκέψη 5 της παρούσας αποφάσεως). Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85, η συμφωνία AETR εφαρμόζεται, αντί των διατάξεων του κανονισμού αυτού, επί των διεθνών οδικών μεταφορών που εκτελούνται προς ή από τρίτες χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία, ή υπό διαμετακόμιση από τις χώρες αυτές, για ολόκληρη τη διαδρομή, από οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος ή σε μια από τις τρίτες αυτές χώρες.

24 Βάσει των ανωτέρω διαπιστώνεται κατ' ανάγκη ότι η συμφωνία AETR αποτελεί μέρος του κοινοτικού δικαίου και ότι το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να την ερμηνεύει.

25 Όπως ορθώς υποστήριξε η Σουηδική Κυβέρνηση, στο αιτούν δικαστήριο, που έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της μέλλουσας να εκδοθεί δικαστικής αποφάσεως, εναπόκειται να εξακριβώσει, λαμβάνοντας υπόψη τα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης, αν στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να εφαρμοστεί το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 ή το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, της συμφωνίας AETR, των οποίων εξάλλου η διατύπωση είναι πανομοιότυπη.

26 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

Επί του πρώτου ερωτήματος

27 Με το πρώτο ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσία αν, σε περίπτωση μεταφοράς που εκτελείται από περισσότερους του ενός οδηγούς, οι προϋποθέσεις που προβλέπει σχετικά με τις υποχρεωτικές περιόδους αναπαύσεως το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς ή αν οι διατάξεις της παραγράφου 2, ως lex specialis, υπερισχύουν των διατάξεων της παραγράφου 1.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο

28 Όλοι όσοι από τους ενδιαφερόμενους υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο φρονούν ότι, εφόσον έχει εφαρμογή το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85, δεν χρειάζεται να τηρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού. Η ορθότητα της ερμηνείας αυτής επιβεβαιώνεται από το γράμμα και τους σκοπούς των διατάξεων αυτών, καθώς και από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται.

29 Πρώτον, το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85, κατά το οποίο «ο οδηγός πρέπει να έχει ελάχιστη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης 11 συνεχών ωρών», δεν αφορά, σύμφωνα με το γράμμα του, κάθε οδηγό, αλλά τον οδηγό που είναι μόνος του στο φορτηγό.

30 Δεύτερον, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας αποτελεί έναν από τους σκοπούς του κανονισμού 3820/85 και η ασφάλεια αυτή είναι μεγαλύτερη όταν ο οδηγός συνοδεύεται από δεύτερο οδηγό. Δεδομένου ότι καθένας από τους οδηγούς αυτούς έχει τη δυνατότητα να αναπαύεται ενόσω ο άλλος οδηγεί, μπορεί να αρκείται σε ελαφρώς μικρότερο αριθμό συνεχών ωρών αναπαύσεως εντός ενός μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος.

31 Η Επιτροπή ισχυρίζεται εξάλλου ότι η σωρευτική εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85 στα πληρώματα που αποτελούνται από περισσότερους από έναν οδηγούς θα ενείχε οικονομικά μειονεκτήματα για τους μεταφορείς και δεν θα επηρέαζε θετικά τον ανταγωνισμό.

32 Τέλος, η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 3820/85 επιβεβαιώνει ότι οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου αυτού δεν πρέπει να εφαρμόζονται σωρευτικά. Από τη φράση «μία από τις περιόδους ανάπαυσης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2», η οποία περιλαμβάνεται στην πρώτη αυτή περίοδο, συνάγεται ότι ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να κάνει διακριση μεταξύ των περιόδων αναπαύσεως που αναφέρονται αφενός στην παράγραφο 1 και αφετέρου στην παράγραφο 2.

33 Κατά την Επιτροπή, η διαζευκτική και όχι σωρευτική εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85 επιβεβαιώνεται επίσης από το ιστορικό της θεσπίσεως του εν λόγω κανονισμού. Οι κανόνες του κοινοτικού κοινωνικού δικαίου στον τομέα των οδικών μεταφορών καθορίστηκαν για πρώτη φορά με τον κανονισμό 543/69, του οποίου το άρθρο 11, παράγραφοι 3 και 4, ρύθμιζε ρητά και αποκλειστικά τις περιόδους αναπαύσεως των πληρωμάτων που αποτελούνται από περισσότερους του ενός οδηγούς. Εξάλλου, η Ολλανδική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι παρόμοια αντίληψη εκφράζει επίσης η πρόταση κανονισμού 2002/C 51 E/05 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 2002, C 51 E, σ. 234).

Απάντηση του Δικαστηρίου

34 Επιβάλλεται να τονιστεί εκ προοιμίου ότι η ερμηνεία κατά την οποία οι περίοδοι αναπαύσεως πληρώματος αποτελούμενου από περισσότερους από έναν οδηγούς διέπονται από το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85, αλλ' όχι από την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, είναι σύμφωνη με το γράμμα των διατάξεων αυτών. Κατά την παράγραφο 1, ο οδηγός πρέπει, για κάθε περίοδο 24 ωρών, να έχει χρόνο ημερήσιας ανάπαυσης τουλάχιστον 11 συνεχών ωρών. Η παράγραφος 2 δεν έχει εφαρμογή στον οδηγό αυτό παρά μόνο όταν «ένα όχημα έχει τουλάχιστον δύο οδηγούς». Ο διαφορετικός αριθμός οδηγών που αναφέρεται στις δύο αυτές παραγράφους αποτελεί ένδειξη για το ότι οι παράγραφοι αυτές ρυθμίζουν διαφορετικές περιπτώσεις. Συγκεκριμένα, το γεγονός ότι ο οδηγός αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 8 του κανονισμού αυτού ως «ο» οδηγός και όχι ως «ένας» οδηγός οφείλεται στο ότι ήταν γραμματικά αναγκαίο να προσδιοριστεί ο αποδέκτης του κανόνα δικαίου με οριστικό άρθρο.

35 Για την ερμηνεία διατάξεως του κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω διάταξη και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 14ης Οκτωβρίου 1999, C-223/98, Adidas, Συλλογή 1999, σ. I-7081, σκέψη 23, και της 14ης Ιουνίου 2001, C-191/99, Kvaerner, Συλλογή 2001, σ. I-4447, σκέψη 30).

36 Συναφώς πρέπει να τονιστεί ότι ο κανονισμός 3820/85 έχει κυρίως ως σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας των οδηγών.

37 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η οδήγηση του οχήματος από περισσότερους του ενός οδηγούς αποτελεί εγγύηση για μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Δεδομένου ότι καθένας από τους οδηγούς αυτούς έχει τη δυνατότητα να αναπαύεται ενόσω ο άλλος οδηγεί, μπορεί να αρκείται σε ελαφρώς μικρότερο αριθμό συνεχών ωρών αναπαύσεως, δηλαδή σε 8 ώρες αντί 9 εννέα, εντός ενός μεγαλύτερου χρονικού διαστήματος, και συγκεκριμένα εντός 30ώρου αντί 24ώρου. Αν οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85 εφαρμόζονταν σωρευτικά, θα διακυβευόταν η πρακτική αποτελεσματικότητα της παραγράφου 2, με την οποία επιτρέπονται βραχύτερες περίοδοι αναπαύσεως, όταν το πλήρωμα αποτελείται από περισσότερους του ενός οδηγούς.

38 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αποκλειστική εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85 στην περίπτωση που τα πληρώματα αποτελούνται από περισσότερους του ενός οδηγούς αποτελεί αφενός επαρκή προστασία για τις συνθήκες εργασίας των οδηγών και αφετέρου εγγύηση για την ασφάλεια των οδικών μεταφορών.

39 Η ορθότητα της ερμηνείας κατά την οποία οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85 πρέπει να εφαρμόζονται διαζευκτικά και όχι σωρευτικά επιβεβαιώνεται επίσης από τον κανόνα της παραγράφου 3, πρώτη περίοδος, του άρθρου αυτού, που προβλέπει ότι κάθε εβδομάδα «μία από τις περιόδους ανάπαυσης που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 παρατείνεται [...] σε 45 συνολικά συνεχόμενες ώρες».

40 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι στις περιπτώσεις μεταφοράς που εκτελείται από περισσότερους του ενός οδηγούς εφαρμόζεται το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 3820/85 ως lex specialis έναντι της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου. Κατά συνέπεια, δεν συντρέχει λόγος σωρευτικής εφαρμογής των διατάξεων αυτών.

41 Δεδομένου ότι το άρθρο 8 του κανονισμού 3820/85, όσον αφορά τα στοιχεία που αφορούν το γράμμα του, τους σκοπούς του και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή και τα οποία παρατέθηκαν ανωτέρω στις σκέψεις 34 και 36 έως 39 της παρούσας αποφάσεως, συμπίπτει με το άρθρο 8 της συμφωνίας AETR, η ίδια ερμηνεία ισχύει και για το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, της συμφωνίας αυτής.

42 Όπως αναφέρεται στη σκέψη 25 της παρούσας αποφάσεως, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει, λαμβάνοντας υπόψη τα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης, αν πρέπει να εφαρμοστούν οι διατάξεις του κανονισμού 3820/85 ή οι διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

43 Με το δεύτερο ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 είναι σύμφωνες με την αρχή της ασφάλειας δικαίου, κατά την οποία επιβάλλεται οι ρυθμίσεις να είναι σαφείς. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά ουσιαστικά το Δικαστήριο αν οι διατάξεις αυτές είναι έγκυρες.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο

44 Όλοι όσοι από τους ενδιαφερόμενους υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο φρονούν ότι το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 δεν αντιβαίνει στις επιταγές της ασφάλειας δικαίου, όπως οι επιταγές αυτές έχουν οριστεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου.

45 Κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση και την Επιτροπή, οι διατάξεις αυτές είναι απόλυτα σαφείς. Η Σουηδική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις εν λόγω διατάξεις σχετικά με τον χρόνο αναπαύσεως είναι επαρκώς σαφείς. Η Αυστριακή Κυβέρνηση φρονεί ότι η έννοια της επίμαχης στην κύρια δίκη ρυθμίσεως συνάγεται σαφέστατα από τους σκοπούς της. Κατά την Ολλανδική Κυβέρνηση, η ρύθμιση αυτή δεν είναι ακατανόητη.

46 Το Συμβούλιο, το οποίο εκφράζει τυπικά την άποψή του μόνο επί του δεύτερου ερωτήματος, ισχυρίζεται ότι η ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 συνάγεται από το τελολογικό και συστηματικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται οι διατάξεις αυτές. Η ορθότητα της εν λόγω ερμηνείας επιβεβαιώνεται από το γράμμα τους, πράγμα που σημαίνει ότι οι διατάξεις αυτές είναι επαρκώς σαφείς. Το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι το Δικαστήριο είχε ήδη σε πολλές υποθέσεις την ευκαιρία να εξετάσει τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού και ότι από την εξέταση αυτή δεν προέκυψαν σε καμία περίπτωση αντιφάσεις ή στοιχεία νομικής αβεβαιότητας. Το Συμβούλιο προσθέτει ότι οι προσβαλλόμενες διατάξεις είναι σύμφωνες με τη διοργανική συμφωνία της 22ας Δεκεμβρίου 1998 για τις κοινές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ποιότητα της διατύπωσης της κοινοτικής νομοθεσίας (ΕΕ 1999, C 73, σ. 1).

Απάντηση του Δικαστηρίου

47 Από πάγια νομολογία προκύπτει ότι, σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας δικαίου, η οποία είναι εν προκειμένω ο μόνος υπέρτερος κανόνας δικαίου που θα μπορούσε να έχει εφαρμογή, απαιτείται να είναι σαφείς και ακριβείς οι ρυθμίσεις που επιβάλλουν υποχρεώσεις στους διοικούμενους, ώστε οι διοικούμενοι να γνωρίζουν σαφώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν συναφώς τα μέτρα τους (βλ. απόφαση της 9ης Ιουλίου 1981, 169/80, Gondrand Frères και Garancini, Συλλογή 1981, σ. 1931, σκέψη 17).

48 Εν προκειμένω επιβάλλεται, κατόπιν μάλιστα της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, η διαπίστωση ότι οι υποχρεώσεις των οδηγών ως προς τις περιόδους αναπαύσεως, τόσο στην περίπτωση των μονομελών όσο και στην περίπτωση των διμελών τουλάχιστον πληρωμάτων, προκύπτουν με επαρκή σαφήνεια από το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85, από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω διάταξη και από τους σκοπούς της ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί μέρος. Όπως προκύπτει από τη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως, ανάλογη διαπίστωση μπορεί να διατυπωθεί και για το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, της συμφωνίας AETR.

49 Κατόπιν των ανωτέρω, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, κατόπιν της εξετάσεως του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 από την άποψη της αρχής της ασφάλειας δικαίου, δεν προέκυψαν στοιχεία ικανά να θίξουν το κύρος του.

Επί των δικαστικών εξόδων

50 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Αυστριακή, η Γαλλική, η Ολλανδική και η Σουηδική Κυβέρνηση, καθώς και το Συμβούλιο και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. 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.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 6ης Νοεμβρίου 2001 το Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, αποφαίνεται:

1) Στις περιπτώσεις μεταφοράς που εκτελείται από περισσότερους του ενός οδηγούς εφαρμόζεται το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, ως lex specialis έναντι της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου. Κατά συνέπεια, δεν συντρέχει λόγος σωρευτικής εφαρμογής των διατάξεων αυτών.

2) Η ίδια ερμηνεία ισχύει και για το άρθρο 8, παράγραφοι 1 και 2, της ευρωπαϊκής συμφωνίας περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR).

3) Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει, λαμβάνοντας υπόψη τα περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης, αν πρέπει να εφαρμοστούν οι διατάξεις του κανονισμού 3820/85 ή οι διατάξεις της εν λόγω συμφωνίας.

4) Κατόπιν της εξετάσεως του άρθρου 8, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85 από την άποψη της αρχής της ασφάλειας δικαίου, δεν προέκυψαν στοιχεία ικανά να θίξουν το κύρος του.

Wathetet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Ιανουαρίου 2003.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πέμπτου τμήματος

M. Wathelet