YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

16 päivänä tammikuuta 2003 *

Asiassa C-439/01,

jonka Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Itävalta) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Libor Cipra

ja

Vlastimil Kvasnicka

vastaan

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach

ennakkoratkaisun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 8 artiklan 1 ja 2 kohdan tulkinnasta ja pätevyydestä,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Wathelet sekä tuomarit D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr ja A. Rosas (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: R. Grass,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Itävallan hallitus, asiamiehenään C. Pesendorfer,

— Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja S. Pailler,

— Alankomaiden hallitus, asiamiehenään H. G. Sevenster,

— Ruotsin hallitus, asiamiehenään A. Falk,

— Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään R. Frohn ja A. Lopes Sabino,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään C. Schmidt ja M. Wolfcarius,

ottaen huomioon esittelevän tuomarin kertomuksen,

kuultuaan julkisasiamiehen 10.10.2002 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Ala-Itävallan riippumaton hallintoviranomainen) on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 6.11.2001 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 13.11.2001, EY 234 artiklan mukaisesti kaksi ennakkoratkaisukysymystä, joista ensimmäinen koskee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 8 artiklan 1 ja 2 kohdan tulkintaa ja toinen tämän saman säännöksen pätevyyttä.

2 Nämä kysymykset on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat kuormaautonkuljettajina toimivat Tšekin kansalaiset Cipra ja Kvasnicka ja heidän vastapuolensa Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (Mistelbachin ensimmäisen asteen hallintoviranomainen) ja joka koskee viimeksi mainitun asianosaisen näiltä kuljettajilta sen johdosta vaatimaa väliaikaista vakuutta, että heidän on väitetty jättäneen noudattamatta asetuksessa N:o 3820/85 säädettyjä vuorokautisia lepoaikoja.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Asetuksen N:o 3820/85 soveltamisala määritellään tämän asetuksen 2 artiklassa seuraavasti:

"1. Tätä asetusta sovelletaan — — yhteisön alueella tapahtuvaan tieliikenteeseen.

2. Kansainväliseen tieliikenteeseen sovelletaan tämän asetuksen säännösten asemesta Euroopan sopimusta kansainvälisessä tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen miehistöjen työstä (ERTA):

— koko matkan ajan, kun ajetaan mainitun sopimuksen sopimuspuolena olevaan kolmanteen maahan tai tällaisesta maasta taikka tällaisen maan kautta, jos kuljetus tapahtuu jäsenvaltiossa tai jossakin edellä tarkoitetussa kolmannessa maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla;

— yhteisössä tehdyn matkan osalta, kun ajetaan kolmanteen maahan, joka ei ole sopimuksen sopimuspuolena tai tällaisesta maasta, jos kuljetus tapahtuu jossakin edellä tarkoitetussa kolmannessa maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla."

4 Asetuksen N:o 3820/85 8 artikla koskee lepoaikoja, ja sen 1—3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Jokaisen 24 tunnin jakson aikana kuljettajalla on oltava vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika, joka voidaan lyhentää vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi enintään kolme kertaa yhden viikon aikana, jos kuljettajalle korvataan lyhennystä vastaava lepoaika ennen seuraavan viikon loppua.

Sellaisina vuorokausina, jolloin lepoaikaa ei ole lyhennetty ensimmäisen alakohdan mukaisesti, lepoaika voidaan kunkin 24 tunnin jakson aikana pitää kahtena tai kolmena erillisenä jaksona, joista yhden on oltava vähintään kahdeksan tunnin yhtäjaksoinen lepoaika. Tällöin lepoajan on yhteensä oltava vähintään 12 tuntia.

2. Jokaisen sellaisen 30 tunnin jakson aikana, jolloin ajoneuvon miehistönä on vähintään kaksi kuljettajaa, jokaisella kuljettajalla on oltava vähintään kahdeksan tunnin yhtäjaksoinen lepoaika.

3. Jokaisen viikon aikana yksi 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista lepoajoista on pidennettävä 45 tunnin yhtäjaksoiseksi viikoittaiseksi lepoajaksi. Tämä lepoaika voidaan lyhentää vähintään 36 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään ajoneuvon tavanomaisella sijaintipaikkakunnalla tai kuljettajan asuinpaikkakunnalla, taikka vähintään 24 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään muualla. Kukin lepoajan lyhennys on korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua."

Kansainväliset sopimukset

5 Asetuksen N:o 3820/85 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu Euroopan sopimus kansainvälisessä tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen miehistöjen työstä (jäljempänä ERTA-sopimus) on saatettu voimaan yhteisössä 12.12.1977 annetulla neuvoston asetuksella N:o 2829/77 (EYVL L 334, s. 11). Asetuksen N:o 2829/77 johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa todetaan, että yhteisö on tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 25 päivänä maaliskuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 543/69 (EYVL L 77, s. 49) voimaantulosta alkaen ollut toimivaltainen neuvottelemaan ERTA-sopimuksesta ja tekemään sen, koska asiat, joista tuossa sopimuksessa määrätään, kuuluvat kyseisen asetuksen soveltamisalaan. Tämän perustelukappaleen mukaan on kuitenkin erityisolojen vuoksi, joissa ERTA-neuvottelut käytiin, perusteltua poikkeuksellisesti sellainen menettely, että yhteisön jäsenvaltiot tallettavat kukin erikseen ratifiointi- tai liittymisasiakirjat yhteisesti sovitulla tavalla mutta toimivat kuitenkin yhteisön etujen mukaisesti ja sen puolesta.

6 ERTA-sopimuksen 8 artiklan 1—3 kohdan ja asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1—3 kohdan sanamuodot ovat keskenään täysin yhtäpitävät.

Kansallinen lainsäädäntö

7 Asetuksen N:o 3820/85 säännöksiä on Itävallan lainsäädännössä täydennetty vuoden 1967 Kraftfahrgesetzin (moottoriajoneuvoliikennelaki) 134 §:n 1 momentilla, jossa säädetään enintään 30 000 Itävallan šillingin (ATS) suuruinen hallinnollinen seuraamus tämän asetuksen rikkomisesta.

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Cipra ja Kvasnicka kuljettivat 24.10.2000 tšekkiläisin rekisterikilvin varustettua kuorma-autoa Itävallan ja Tšekin tasavallan välisellä rajalla olevalle Drasenhofenin (Itävalta) raja-asemalle asti. Ennakkoratkaisupyynnössä ei täsmennetä, onko kuorma-auto näin ollen poistunut Euroopan unionin alueelta vai saapunut sinne.

9 Tutkittuaan tämän kuorma-auton ajopiirturin levyt 22.10. ja 24.10.2000 väliseltä ajalta Itävallan poliisi katsoi, etteivät pääasian kantajat olleet noudattaneet asetuksen N:o 3820/85 8 artiklassa säädettyjä vuorokautisia lepoaikoja, minkä vuoksi se määräsi kummankin maksamaan 1 000 ATS:n suuruisen väliaikaisen vakuuden. Ennakkoratkaisupyynnön mukaan piirturilevyjen perusteellinen tutkiminen osoitti, että kuljettajat, jotka olivat pitäneet 8 tunnin 5 minuutin yhtäjaksoisen lepoajan 30 tunnin jakson aikana, olivat kyllä noudattaneet tämän 8 artiklan 2 kohdan vaatimuksia mutteivät tämän artiklan 1 kohdan vaatimuksia.

10 Bezirkshauptmannschaft Mistelbach ilmoitti 9.1.2001 tehdyillä päätöksillä, että 1 000 ATS:n väliaikaiset vakuudet pysytettiin voimassa. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen toimittamasta asiakirja-aineistosta ilmenevien tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että Bezirkshauptmannschaft on soveltanut ERTA-sopimuksen 8 artiklaa eikä asetusta N:o 3820/85. Pääasian kantajat ovat hakeneet näihin päätöksiin muutosta Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreichissa ja lausuneet, että he olivat noudattaneet säädettyjä lepoaikoja.

11 Kansallinen tuomioistuin toteaa, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan sanamuoto aiheuttaa epätietoisuutta siitä, millaisessa suhteessa nämä kaksi kohtaa ovat keskenään. Vaikuttaa nimittäin siltä, että olisi aivan yhtä hyvin mahdollista soveltaa niitä samanaikaisesti kuin katsoa kyseisen 2 kohdan olevan

erityissäännös suhteessa kyseiseen 1 kohtaan. Kansallisen tuomioistuimen mukaan on otettava huomioon, että kyseisessä 1 kohdassa henkilö, jota sääntö koskee, ilmaistaan [kuljettajaa tarkoittavan ranskankielisen sanan yhteydessä käytetyllä] määräisellä artikkelilla "le", kun puolestaan 2 kohdassa henkilöt, joita sääntö koskee, ilmaistaan käyttämällä tämän sijasta peruslukua "kaksi". Mainitun asetuksen 6 ja 7 artiklasta johtuu, ettei tämän määräisen artikkelin "le" voida käsittää tarkoittavan samaa kuin perusluku "yksi", joten asetuksen N:o 3820/85 6 ja 7 artiklassa sekä 8 artiklan 1 kohdassa vahvistettuja sääntöjä sovelletaan miehistön kokoonpanosta riippumatta. Kansallinen tuomioistuin myöntää kuitenkin, että näiden säännösten tarkoitus voisi puoltaa toisenlaista tulkintaa.

12 Kansallinen tuomioistuin päätyy toteamaan, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdan säännöksiä luettuina yhdessä tämän artiklan 2 kohdan säännösten kanssa voidaan tulkita eri tavoin. Kansallisen tuomioistuimen mukaan nämä säännökset eivät missään tapauksessa näytä vastaavan oikeusvarmuutta ja yhteisön oikeussäännöiltä edellytettävää selkeyttä koskevia periaatteita. Lisäksi kansallinen tuomioistuin muistuttaa, että tämän asetuksen rikkomisesta on säädetty kansallisessa lainsäädännössä rangaistus.

13 Tämän vuoksi Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich päätti lykätä asian ratkaisemista ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalaan kuuluvien kuljettajien silloin, kun miehistönä on kaksi kuljettajaa, täytettävä asetuksen 8 artiklan sekä 1 että 2 kohdan mukaiset edellytykset vai asetetaanko 8 artiklan 2 kohta erityissäännöksenä etusijalle saman artiklan 1 kohtaan nähden?

2) Onko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalaan kuuluvassa kahden kuljettajan miehistön tapauksessa jätettävä soveltamatta 8 artiklan 1 kohdan säännöksiä taikka mahdollisesti 8 artiklan 1 ja 2 kohdan säännöksiä siitä syystä, että ne ovat ristiriidassa yhteisön ylemmäntasoisen oikeuden kanssa?"

Tutkittavaksi ottaminen

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

14 Itävallan hallitus katsoo, että ennakkoratkaisukysymykset on jätettävä tutkimatta, koska niissä käsitellään hypoteettista tilannetta. Sen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenevien seikkojen mukaan kuorma-auto, josta pääasian oikeudenkäynnissä on kysymys, on tehnyt Itävallan ja Tšekin tasavallan välisen matkan. Kysymys ei sen vuoksi ole asetuksen N:o 3820/85 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta yhteisön sisäisestä kuljetuksesta vaan tämän asetuksen 2 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitetusta kuljetuksesta kolmanteen maahan tai kolmannesta maasta. Pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleviin tosiseikkoihin on siten sovellettava ERTA-sopimusta, jonka Itävallan tasavalta ja Tšekin tasavalta ovat ratifioineet.

15 Komissio yhtyy mielipiteeseen, jonka mukaan pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevat tosiseikat eivät kuulu asetuksen N:o 3820/85 vaan ERTA-sopimuksen sääntelyn piiriin. Se toteaa, että tämä sopimus, jonka jäsenvaltiot ovat allekirjoittaneet, kuuluu yhteisön oikeuteen ja yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen tulkitsemaan sitä. Se täsmentää tältä osin, että asetuksen N:o 3820/85 johdanto-osan seitsemännen perustelukappaleen mukaisesti asiat, joista ERTA-sopimuksessa määrätään, kuuluvat tämän asetuksen soveltamis-

alaan. Yhteisö olisi siten ollut toimivaltainen neuvottelemaan tästä sopimuksesta ja tekemään sen. Sellainen menettely, että yhteisön jäsenvaltiot tallettivat kukin erikseen ratifiointi- tai liittymisasiakirjat yhteisesti sovitulla tavalla mutta toimivat kuitenkin yhteisön etujen mukaisesti ja sen puolesta, on ollut poikkeuksellisesti perusteltua ainoastaan niiden erityisolojen vuoksi, joissa ERTA-neuvottelut käytiin.

16 Komissio muistuttaa, että lepoajoista määrätään ERTA-sopimuksen 8 artiklassa, jonka sanamuoto on täsmälleen sama kuin asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan sanamuoto. Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavina olevat tulkintakysymykset ovat siten kummankin artiklan osalta täsmälleen samat.

17 Ruotsin hallitus katsoo, että kansallisen tuomioistuimen kuuluu ratkaista, kuuluvatko pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevat tosiseikat asetuksen N:o 3820/85 vai ERTA-sopimuksen piiriin.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu

18 On syytä muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan EY 234 artiklan mukaisessa yhteisöjen tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuimien yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityspiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen yhteisöjen tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetyt kysymykset koskevat yhteisön oikeuden tulkintaa, yhteisöjen tuomioistuimen on siten lähtökohtaisesti ratkaistava esitetyt kysymykset (ks.

erityisesti asia C-415/93, Bosman, tuomio 15.12.1995, Kok. 1995, s. I-4921, 59 kohta ja yhdistetyt asiat C-223/99 ja C-260/99, Agorà ja Excelsior, tuomio 10.5.2001, Kok. 2001, s. I-3605, 18 kohta).

19 Yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin myös katsonut, että oman toimivaltaisuutensa arvioimiseksi sen on poikkeustapauksissa tutkittava ne olosuhteet, joiden vallitessa kansallinen tuomioistuin esitti ennakkoratkaisukysymyksen (ks. vastaavasti asia 244/80, Foglia, tuomio 16.12.1981, Kok. 1981, s. 3045, Kok. Ep. VI, s. 251, 21 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen vain, jos on ilmeistä, että yhteisön oikeuden tulkitsemisella, jota kansallinen tuomioistuin on pyytänyt, ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen tai jos yhteisöjen tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. erityisesti asia C-379/98, PreussenElektra, tuomio 13.3.2001, Kok. 2001, s. I-2099, 39 kohta).

20 On todettava, ettei asia käsiteltävänä olevassa tapauksessa ole näin. Mikään seikka ennakkoratkaisupyynnössä ei nimittäin oikeuta väittämään, että ennakkoratkaisukysymyksillä ei olisi yhteyttä pääasian oikeudenkäynnissä käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai että ne koskisivat ongelmaa, joka on luonteeltaan hypoteettinen.

21 Kansallinen tuomioistuin on selvästi todennut tältä osin, että pääasian oikeudenkäynnissä kysymyksessä olevien säännösten tulkinta on tarpeen, jotta se voisi ratkaista, ovatko Cipra ja Kvasnicka todellisuudessa noudattaneet lepoaikoja koskevia yhteisön oikeuden vaatimuksia.

22 Kansallisen tuomioistuimen tosiseikoista esittämän kuvauksen perusteella vaikuttaa kuitenkin todennäköiseltä, että pääasian oikeudenkäynnin kohteena oleva

kuljetus saattaa kuulua ERTA-sopimuksen määräysten piiriin, kuten Itävallan hallitus ja komissio ovat katsoneet. Tältä osin on syytä muistuttaa, että yhteisöjen tuomioistuin voi esittää kansalliselle tuomioistuimelle yhteisön oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, joista on hyötyä pääasian ratkaisussa, ja että yhteisöjen tuomioistuimen on näin ollen mahdollisesti otettava huomioon sellaisia yhteisön oikeuden säännöksiä, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole kysymyksessään viitannut (ks. mm. asia C-304/00, Strawson ja Gagg & Sons, tuomio 19.11.2002, Kok. 2002, s. I-10737, 57 ja 58 kohta).

23 Sen varalta, että pääasian oikeudenkäynnissä olisi sovellettava ERTA-sopimusta, on syytä muistuttaa, että tämän sopimuksen voimaan saattamista yhteisössä koskevan asetuksen N:o 2829/77 johdanto-osan neljännestä perustelukappaleesta johtuu, että jäsenvaltiot ovat tämän sopimuksen ratifioidessaan tai siihen liittyessään toimineet yhteisön etujen mukaisesti ja sen puolesta (ks. tämän tuomion 5 kohta). Asetuksen N:o 3820/85 2 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen osapuolena oleviin kolmansiin maihin tai näistä kolmansista maista tai niiden kautta tapahtuviin maantiekuljetuksiin jäsenvaltiossa tai jossakin näistä kolmansista maista rekisteröidyillä ajoneuvoilla sovelletaan koko matkalla ERTA-sopimusta tämän asetuksen säännösten sijasta.

24 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että ERTA-sopimus on yhteisön oikeuden osa ja että yhteisöjen tuomioistuin on toimivaltainen tulkitsemaan sitä.

25 Kuten Ruotsin hallitus on perustellusti huomauttanut, kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on ratkaista siellä vireillä olevan asian tosiseikat huomioon ottaen, onko asiassa sovellettava asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa vai ERTA-sopimuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa, jotka sitä paitsi ovat sanamuodoltaan yhtäpitävät.

26 Edellä esitetyistä seikoista johtuu, että ennakkoratkaisupyyntö on tutkittava.

Ensimmäinen kysymys

27 Ensimmäisellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko kahden kuljettajan suorittamissa kuljetuksissa noudatettava yhtaikaisesti asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyjä lepoaikoihin liittyviä vaatimuksia vai onko kyseisen 2 kohdan säännöksiä sovellettava erityissäännöksenä suhteessa kyseisen 1 kohdan säännöksiin.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

28 Kaikki huomautuksia esittäneet osapuolet katsovat, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdan mukaisia vaatimuksia ei tarvitse noudattaa silloin, kun tämän artiklan 2 kohtaa on sovellettava. Näiden osapuolten mukaan sekä kyseisten säännösten sanamuoto, niiden tarkoitus että niiden asiayhteys tukevat tätä tulkintaa.

29 Kyseisten osapuolten mukaan asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdan sanamuoto, jonka mukaan "kuljettajalla on oltava vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika", ei ensinnäkään viittaa kuljettajaan yleensä vaan kuljettajaan, joka on kuorma-autossa yksin.

30 Toiseksi liikenneturvallisuuden parantaminen on eräs niistä tavoitteista, joihin asetuksella N:o 3820/85 pyritään, ja liikenneturvallisuuden kannalta on parempi, että kuljettajan mukana on toinen kuljettaja. Kun kummallakin kuljettajalla on mahdollisuus levätä toisen kuljettajan ajaessa, kuljettaja voi tyytyä tuntimäärältään hiukan lyhyempään yhtäjaksoiseen lepoon pidemmän jakson aikana.

31 Komissio vetoaa lisäksi siihen, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan yhtaikaisesta soveltamisesta usean kuljettajan miehistöihin olisi liikennöitsijöille taloudellisia haittoja eikä sillä olisi mitään myönteistä vaikutusta kilpailuun.

32 Alankomaiden hallitus ja komissio katsovat vielä, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 3 kohdan ensimmäinen virke vahvistaa sen, ettei tämän artiklan 1 ja 2 kohtaa ole sovellettava yhtaikaa. Tässä virkkeessä esiintyvästä sanamuodosta "yksi 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista lepoajoista" seuraa, että yhteisön lainsäätäjä on halunnut tehdä eron kyseisessä 1 kohdassa tarkoitettujen lepoaikojen ja kyseisessä 2 kohdassa tarkoitettujen lepoaikojen välillä.

33 Komission mukaan myös asetuksen N:o 3820/85 historia tukee sitä, että tämän asetuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa on sovellettava vaihtoehtoisesti eikä yhtaikaa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat yhteisön oikeussäännöt määriteltiin alun perin asetuksessa N:o 543/69, jonka 11 artiklan 3 ja 4 kohdassa annettiin nimenomaiset ja yksinomaiset säännökset usean kuljettajan miehistöjen lepoajoista. Alankomaiden hallitus vetoaa sitä paitsi siihen, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettavaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta koskevassa ehdotuksessa 2002/C 51 E/05 (EYVL 2002, C 51 E, s. 234) on omaksuttu samankaltainen ratkaisu.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu

34 Ensimmäiseksi on syytä korostaa, että tulkinta, jonka mukaan usean kuljettajan miehistön lepoajoista säädetään asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 kohdassa muttei saman artiklan 1 kohdassa, on näiden säännösten sanamuodon mukainen. Mainitun 1 kohdan sanamuodon mukaan kuljettajan on jokaisen 24 tunnin jakson aikana pidettävä vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika. Mainittua 2 kohtaa puolestaan sovelletaan vain silloin, kun "ajoneuvon miehistönä on vähintään kaksi kuljettajaa". Se, että kuljettajien lukumäärä on näissä kohdissa eriävä, viittaa siihen seikkaan, että nämä kohdat koskevat erilaisia tilanteita. Se seikka, että tämän asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa käytetään kuljettajasta puhuttaessa [häntä tarkoittavan ranskankielisen sanan yhteydessä yksikön määräistä] artikkelia "le" eikä [yksikön epämääräistä] artikkelia "un", selittyy nimittäin sillä, että kieliopin säännöt edellyttävät määräisen artikkelin käyttämistä henkilöstä, jota sääntö koskee.

35 Yhteisön oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkinnassa on otettava huomioon myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (ks. mm. asia C-223/98, Adidas, tuomio 14.10.1999, Kok. 1999, s. I-7081, 23 kohta ja asia C-191/99, Kvaerner, tuomio 14.6.2001, Kok. 2001, s. I-4447, 30 kohta).

36 Tältä osin on syytä korostaa, että asetuksen N:o 3820/85 tavoitteena on pääasiallisesti liikenneturvallisuuden ja kuljettajien työolosuhteiden parantaminen.

37 On todettava, että liikenneturvallisuus taataan paremmin sillä, että useat henkilöt huolehtivat ajoneuvon kuljettamisesta. Kun kummallakin kuljettajalla on mahdollisuus levätä toisen kuljettajan ajaessa, kuljettaja voi tyytyä tuntimäärältään hiukan lyhyempään eli 9 tunnin sijasta 8 tunnin yhtäjaksoiseen lepoon pidemmän jakson eli 24 tunnin sijasta 30 tunnin jakson aikana. Asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 kohdan tehokas vaikutus eli lyhyempien lepoaikojen mahdollistaminen miehistön muodostuessa useasta kuljettajasta nimittäin vaarantuisi, jos tämän artiklan 1 ja 2 kohdan säännöksiä olisi sovellettava samanaikaisesti.

38 Näin ollen on todettava, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 kohdan yksinomainen soveltaminen usean kuljettajan miehistöihin takaa heidän työolojensa riittävän suojelun sekä maantieliikenteen turvallisuuden.

39 Tulkintaa, jonka mukaan asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa on sovellettava vaihtoehtoisesti eikä samanaikaisesti, tukee myös tämän artiklan 3 kohdan ensimmäiseen virkkeeseen sisältyvä sääntö, jonka mukaan jokaisen viikon aikana "yksi 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista lepoajoista on pidennettävä 45 tunnin yhtäjaksoiseksi — — lepoajaksi".

40 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että usean kuljettajan huolehtiessa kuljetuksesta asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 artiklaa sovelletaan erityissäännöksenä suhteessa saman artiklan 1 kohtaan. Näitä säännöksiä ei näin ollen ole sovellettava samanaikaisesti.

41 Koska tämän tuomion 34 ja 36—39 kohdassa yksilöidyt sanamuotoon, tarkoitukseen ja asiayhteyteen liittyvät seikat ovat yhteisiä asetuksen N:o 3820/85 8 artiklalle ja ERTA-sopimuksen 8 artiklalle, sama tulkinta pätee myös tämän sopimuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohtaan.

42 Kuten tämän tuomion 25 kohdassa on todettu, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on siellä vireillä olevan asian tosiseikat huomioon ottaen ratkaista, onko asiassa sovellettava asetuksen N:o 3820/85 säännöksiä vai kyseessä olevan sopimuksen määräyksiä.

Toinen kysymys

43 Toisella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin tiedustelee, ovatko asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan säännökset oikeusvarmuuden periaatteen mukaisia, koska tämä periaate edellyttää säännösten olevan selkeitä. Asiallisesti ottaen se kysyy yhteisöjen tuomioistuimelta, ovatko nämä säännökset päteviä.

Yhteisöjen tuomioistuimelle esitetyt huomautukset

44 Kaikki huomautuksia esittäneet osapuolet katsovat, etteivät asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan säännökset riko oikeusvarmuutta koskevia vaatimuksia sellaisina kuin ne on määritelty yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä.

45 Ranskan hallituksen ja komission mukaan nämä säännökset ovat täysin selvät. Ruotsin hallitus katsoo, että näistä säännöksistä johtuvat lepoaikoja koskevat määräykset ovat riittävän selvät. Itävallan hallitus katsoo, että pääasian oikeudenkäynnin kohteena olevien säännösten oikea tulkinta voidaan johtaa niiden tavoitteista siten, ettei minkäänlaista epäilystä jää jäljelle. Alankomaiden hallituksen mukaan nämä säännökset ovat ymmärrettäviä.

46 Neuvosto, joka ottaa nimenomaisesti kantaa vain toiseen kysymykseen, vetoaa siihen, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan tulkinta on johdettava siitä teleologisesta ja systemaattisesta asiayhteydestä, johon nämä säännökset liittyvät. Näiden säännösten sanamuoto vahvistaa mainitun tulkinnan, joten neuvosto katsoo niiden olevan riittävän täsmällisiä. Neuvosto vetoaa siihen, että yhteisöjen tuomioistuimella on jo useissa oikeustapauksissa ollut tilaisuus tutkia tämän asetuksen säännöksiä eikä niiden tutkiminen ole paljastanut ristiriitoja tai oikeudellista epävarmuutta aiheuttavia seikkoja. Neuvosto lausuu vielä, että riidanalaiset säännökset ovat yhteisön lainsäädännön valmistelun laatua koskevista yhteisistä suuntaviivoista 22 päivänä joulukuuta 1998 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen (EYVL 1999, C 73, s. 1) mukaisia.

Yhteisöjen tuomioistuimen ratkaisu

47 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä johtuu, että oikeusvarmuuden periaate, joka nyt käsiteltävässä asiassa on ainoa asiaan mahdollisesti vaikuttava ylemmänasteinen normi, edellyttää oikeussubjekteille velvoitteita asettavien säännösten olevan selkeitä ja täsmällisiä, jotta nämä voisivat tuntea yksiselitteisesti oikeutensa ja velvollisuutensa ja toimia sen mukaisesti (ks. vastaavasti asia 169/80, Gondrand Frères ja Garancini, tuomio 9.7.1981, Kok. 1981, s. 1931, 17 kohta).

48 Varsinkin ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen on todettava, että yhden kuljettajan tai vastaavasti vähintään kahden kuljettajan miehistöihin sovellettavat lepoaikoja koskevat säännökset ilmenevät riittävän selvästi asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohdan sanamuodosta sekä sen asiayhteydestä ja tavoitteista, joihin pyritään lainsäädännöllä, jonka osana ne ovat. Kuten tämän tuomion 41 kohdasta ilmenee, vastaava toteamus voidaan tehdä myös ERTA-sopimuksen 8 artiklan 1 ja 2 kohdan osalta.

49 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen toiseen kysymykseen on vastattava siten, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa oikeusvarmuuden periaatteen kannalta tutkittaessa ei ole ilmennyt mitään sellaista, mikä vaikuttaisi niiden pätevyyteen.

Oikeudenkäyntikulut

50 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Itävallan, Ranskan, Alankomaiden ja Ruotsin hallituksille sekä neuvostolle ja komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreichin 6.11.2001 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) Usean kuljettajan huolehtiessa kuljetuksesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 8 artiklan 2 artiklaa sovelletaan erityissäännöksenä suhteessa saman artiklan 1 kohtaan. Näitä säännöksiä ei näin ollen ole sovellettava samanaikaisesti.

2) Sama tulkinta pätee kansainvälisessä tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen miehistöjen työstä tehdyn Euroopan sopimuksen (ERTA-sopimus) 8 artiklan 1 ja 2 kohtaan.

3) Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on ratkaista pääasian oikeudenkäyntiin liittyvät seikat huomioon ottaen, onko asiassa sovellettava asetuksen N:o 3820/85 säännöksiä vai ERTA-sopimuksen määräyksiä.

4) **Asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 ja 2 kohtaa oikeusvarmuuden periaatteen kannalta tutkittaessa ei ole ilmennyt mitään sellaista, mikä vaikuttaisi niiden pätevyyteen.**

Wathetet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Julistettiin Luxemburgissa 16 päivänä tammikuuta 2003.

R. Grass M. Wathelet

kirjaaja viidennen jaoston puheenjohtaja