ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 28ης Σεπτεμβρίου 2000 *

Στην υπόθεση C-193/99,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Sedgefield Magistrates' Court (Ηνωμένο Βασίλειο) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά

Graeme Edgar Hume,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Sevón, πρόεδρο τμήματος, P. Jann (εισηγητή) και M. Wathelet, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: R. Grass

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την M. Ewing, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενη από τον P. Stanley, barrister,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον R. Abraham, διευθυντή νομικών υποθέσεων στο Υπουργείο Εξωτερικών Υποθέσεων, και τον S. Seam, γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του ιδίου υπουργείου,

— η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Fernandes, διευθυντή της νομικής υπηρεσίας της γενικής διευθύνσεως Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων του Υπουργείου Εξωτερικών, και P. Borges, νομικό στην ίδια υπηρεσία,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον F. Benyon και την M. Wolfcarius, νομικούς συμβούλους,

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Μαρτίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 21ης Μαΐου 1999, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Μαΐου 1999, το Sedgefield Magistrates' Court υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 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, στο εξής: κανονισμός).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής δίκης κατά του G. E. Hume, ο οποίος κατηγορήθηκε ότι παρέβη τις διατάξεις όσον αφορά την εβδομαδιαία ανάπαυση των οδηγών οχημάτων.

Νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

3 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Η συνολική διάρκεια οδήγησης μεταξύ δύο ημερήσιων περιόδων ανάπαυσης ή μεταξύ μιας ημερήσιας και μιας εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης, η οποία στο

εξής καλείται "ημερήσια περίοδος οδήγησης", δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 9 ώρες. Μπορεί να παρατείνεται σε 10 ώρες δύο φορές την εβδομάδα.

Μετά από έξι το πολύ "ημερήσιες περιόδους οδήγησης", ο οδηγός πρέπει να παίρνει μια εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης όπως ορίζει το άρθρο 8, παράγραφος 3.

Η περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορεί να μετατεθεί στο τέλος της έκτης ημέρας, εφόσον η συνολική διάρκεια οδήγησης κατά τις έξι ημέρες δεν υπερβαίνει το μέγιστο χρόνο που αντιστοιχεί σε έξι "ημερήσιες περιόδους οδήγησης".

Στην περίπτωση διεθνών μεταφορών επιβατών, εκτός από τις τακτικές γραμμές, οι λέξεις "έξι" και "έκτης" του δευτέρου και τρίτου εδαφίου αντικαθίστανται αντίστοιχα από τις λέξεις "δώδεκα" και "δωδέκατης".

Τα κράτη μέλη μπορούν να επεκτείνουν την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου στις εθνικές μεταφορές επιβατών στο έδαφός τους, πλην των τακτικών γραμμών.»

4 Το άρθρο 8 ορίζει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«(...)

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.

(...)

5. Στην περίπτωση των μεταφορών επιβατών, στις οποίες εφαρμόζεται το άρθρο 6, παράγραφος 1, τέταρτο και πέμπτο εδάφιο, μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορεί να μετατεθεί στην εβδομάδα που ακολουθεί εκείνη για την οποία οφείλεται η ανάπαυση και να ληφθεί μαζί με την εβδομαδιαία ανάπαυση αυτής της δεύτερης εβδομάδας.

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.

(...)»

Η εθνική νομοθεσία

Το άρθρο 96 (11 A) του Transport Act του 1968 (νόμου του 1968 περί των μεταφορών) προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων της κοινοτικής

νομοθεσίας που έχει εφαρμογή όσον αφορά τις περιόδους οδηγήσεως και τις περιόδους υπηρεσίας και διακοπής της υπηρεσίας.

Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία της κύριας δίκης

6 Στις 5 Ιανουαρίου 1996 ασκήθηκε, κατόπιν μηνύσεως, ποινική δίωξη κατά του G. E. Hume, συνεπεία της οποίας κλήθηκε να εμφανιστεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Κατηγορήθηκε ότι οδήγησε όχημα στο οποίο είχε εφαρμογή ο κανονισμός και ότι παρέλειψε, μετά από δώδεκα κατ' ανώτατο όριο ημερήσιες περιόδους οδηγήσεως, να λάβει δύο συνεχόμενες εβδομαδιαίες περιόδους αναπαύσεως, όπως επιβάλλει το άρθρο 6, παράγραφος 1, και σύμφωνα με τον ορισμό που δίδει στην ημερήσια ανάπαυση το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού. Κατά συνέπεια, παρέβη το άρθρο 96 (11 A) του Transport Act.

7 Ο G. E. Hume εργαζόταν ως οδηγός λεωφορείου και, λόγω της φύσεως των καθηκόντων του, ήταν δυνατή στην περίπτωσή του η εφαρμογή του άρθρου 6, παράγραφος 1, τέταρτο και πέμπτο εδάφιο, του κανονισμού. Δεν έτυχε ουδεμίας εβδομαδιαίας αναπαύσεως κατά την περίοδο από τις 16 έως τις 24 Ιουλίου 1995. Στη συνέχεια, έτυχε αναπαύσεως 38 ωρών και 30 λεπτών μεταξύ της Δευτέρας 24 Ιουλίου και της Τετάρτης 26 Ιουλίου 1995. Στη συνέχεια, άρχισε περίοδο αναπαύσεως 36 ωρών και 30 λεπτών την Πέμπτη 3 Αυγούστου 1995.

8 Ο G. E. Hume ισχυρίζεται ότι στις 24 και 25 Ιουλίου 1995 έτυχε της εβδομαδιαίας αναπαύσεως για την εβδομάδα που άρχισε στις 17 Ιουλίου 1995, μεταθέτοντάς την σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού, και της εβδομαδιαίας

αναπαύσεως που αντιστοιχούσε στην εβδομάδα από τις 24 Ιουλίου 1995, στις 4 και 5 Αυγούστου, μεταθέτοντάς την επίσης σύμφωνα με τη διάταξη αυτή.

9 Ο G. E. Hume αντικρούει έτσι την επιχειρηματολογία της Vehicle Inspectorate, της αρχής που διώκει την παράβαση εξ ονόματος του Υπουργού Μεταφορών, κατά την οποία η ανάπαυση, για να προστεθεί στην εβδομαδιαία ανάπαυση της δεύτερης εβδομάδας, πρέπει όχι μόνο να πραγματοποιηθεί κατά τη δεύτερη αυτή εβδομάδα, αλλά και μαζί με την εβδομαδιαία ανάπαυση που αναλογεί σ' αυτήν τη δεύτερη εβδομάδα, δηλαδή διαδοχικά.

10 Επειδή είχε αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία που θα πρέπει να δοθεί στις διατάξεις του κανονισμού, το Sedgefield Magistrates' Court αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα δύο προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Οσάκις, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, ένας οδηγός ο οποίος έχει το σχετικό δικαίωμα επιλέγει να μεταθέσει την περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως στην εβδομάδα που ακολουθεί εκείνη για την οποία οφείλεται η ανάπαυση, πρέπει ο εν λόγω οδηγός να τύχει δύο περιόδων εβδομαδιαίας αναπαύσεως διαδοχικά και χωρίς διακοπή μεταξύ τους κατά την επόμενη αυτή εβδομάδα;

2) Εάν στο πρώτο ερώτημα δοθεί αρνητική απάντηση, πρέπει εν πάση περιπτώσει ο οδηγός αυτός να τύχει δύο περιόδων εβδομαδιαίας αναπαύσεως κατά την επόμενη εβδομάδα ή μπορεί να μεταθέσει, εκ νέου, την περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως για τη δεύτερη αυτή εβδομάδα στην επόμενη εβδομάδα;»

Επί του πρώτου ερωτήματος

11 Για να διευκρινιστεί η σχέση μεταξύ της εβδομαδιαίας αναπαύσεως που μετατίθεται στην εβδομάδα που έπεται της εβδομάδας για την οποία οφείλεται και της εβδομαδιαίας αναπαύσεως της δεύτερης εβδομάδας, πρέπει να υπομνηστεί ότι το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού απαιτεί η πρώτη να ληφθεί μαζί με τη δεύτερη.

12 Οι διάφορες γλωσσικές αποδόσεις της τελευταίας αυτής εκφράσεως χρησιμοποιούν τους όρους «adscribirse» (ισπανικό κείμενο), «tages sammen» (δανικό κείμενο), «angehängt» (γερμανικό κείμενο), «να ληφθεί μαζί» (ελληνικό κείμενο), «added on» (αγγλικό κείμενο), «rattachée» (γαλλικό κείμενο), «collegato» (ιταλικό κείμενο), «gevoegd bij» (ολλανδικό κείμενο), «ligado» (πορτογαλικό κείμενο), «yhteydessä» (φινλανδικό κείμενο), «läggas samman» (σουηδικό κείμενο).

13 Από τη σύγκριση των όρων αυτών προκύπτει όμως ότι έχουν όλοι την ίδια έννοια, δηλαδή ότι η μετατιθέμενη εβδομαδιαία ανάπαυση πρέπει να ληφθεί από κοινού με την εβδομαδιαία ανάπαυση της επόμενης εβδομάδας.

14 Η γραμματική αυτή ερμηνεία είναι σύμφωνη προς τον σκοπό του κανονισμού, ο οποίος επιδιώκει, σύμφωνα με την πρώτη αιτιολογική σκέψη, τρεις στόχους, δηλαδή την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Κατά τη δέκατη ένατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού,

«θα ευνοηθεί η κοινωνική πρόοδος και η οδική ασφάλεια εάν αυξηθεί η διάρκεια των εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης, ενώ παράλληλα θα υπάρχει η δυνατότητα μείωσης των περιόδων αυτών με την προϋπόθεση ότι ο οδηγός θα μπορεί να λαμβάνει τον υπολειπόμενο χρόνο ανάπαυσης στον τόπο της επιλογής του, μέσα σε καθορισμένη προθεσμία».

15 Προς τούτο, το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού προβλέπει, ως γενικό κανόνα, εβδομαδιαία ανάπαυση 45 συνεχομένων ωρών, η οποία πρέπει να ληφθεί κατά τη διάρκεια κάθε εβδομάδας και μπορεί να μειωθεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις, εφόσον κάθε μείωση αντισταθμίζεται με ισοδύναμο χρόνο αναπαύσεως ο οποίος λαμβάνεται συγκεντρωτικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που ακολουθεί την οικεία εβδομάδα.

16 Στο μέτρο που το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού παρέχει τη δυνατότητα μεταθέσεως περιόδου εβδομαδιαίας αναπαύσεως και συνιστά, επομένως, παρέκκλιση από το γενικό καθεστώς, δεν μπορεί να ερμηνευθεί διασταλτικά. Επιπλέον, το περιεχόμενό του πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη των σκοπών του κανονισμού (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 17ης Μαρτίου 1998, C-387/96, Sjöberg, Συλλογή 1998, σ. I-1225, σκέψη 14).

17 Είναι σαφές ότι η ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 5, του κανονισμού υπό την έννοια ότι απαιτεί η εβδομαδιαία ανάπαυση που μετατίθεται να λαμβάνεται μαζί με την εβδομαδιαία ανάπαυση της δεύτερης εβδομάδας είναι η πλέον κατάλληλη να διασφαλίσει την επίτευξη του στόχου βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας.

18 Πράγματι, η ερμηνεία αυτή εξασφαλίζει στους οδηγούς, σε αντιστάθμισμα αναπαύσεως την οποία δεν έλαβαν, μακρότερη και συνεχή ανάπαυση, που τους παρέχει έτσι τη δυνατότητα αποτελεσματικής αναπαύσεως.

19 Επιπλέον, από το πλαίσιο του άρθρου 8, παράγραφος 5, του κανονισμού και, ιδίως, από την παράγραφο 6 του ιδίου άρθρου, προκύπτει ότι βούληση του νομοθέτη ήταν, γενικώς, η μείωση μιας περιόδου αναπαύσεως να αντισταθμίζεται με την επιμήκυνση άλλης περιόδου αναπαύσεως.

20 Κατά συνέπεια, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο οδηγός ο οποίος επιλέγει να μεταθέσει την περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως στην εβδομάδα που έπεται εκείνης για την οποία οφείλεται η ανάπαυση πρέπει να λάβει δύο περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως διαδοχικά και χωρίς διακοπή μεταξύ τους κατά τη δεύτερη αυτή εβδομάδα.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

21 Επειδή το δεύτερο ερώτημα υποβλήθηκε για την περίπτωση κατά την οποία θα εδίδετο αρνητική απάντηση στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο ερώτημα αυτό.

Επί των δικαστικών εξόδων

22 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η Γαλλική και η Πορτογαλική Κυβέρνηση, καθώς 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 (πρώτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 21ης Μαΐου 1999 το Sedgefield Magistrates' Court, αποφαίνεται:

Το άρθρο 8, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο οδηγός ο οποίος επιλέγει να μεταθέσει την περίοδο εβδομαδιαίας αναπαύσεως στην εβδομάδα που έπεται εκείνης για την οποία οφείλεται η ανάπαυση πρέπει να λάβει δύο περιόδους εβδομαδιαίας αναπαύσεως διαδοχικά και χωρίς διακοπή μεταξύ τους κατά τη δεύτερη αυτή εβδομάδα.

Sevón Jann Wathelet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 28 Σεπτεμβρίου 2000.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

L. Sevón