DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)
den 28 september 2000 *

I mål C-193/99,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Sedgefield Magistrates' Court (Förenade kungariket), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

Graeme Edgar Hume,

angående tolkningen av artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113),

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Sevón samt domarna P. Jann (referent) och M. Wathelet,

* Rättegångsspråk: engelska.

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: R. Grass,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— Förenade kungarikets regering, genom M. Ewing, Treasury Solicitor's Department, i egenskap av ombud, biträdd av P. Stanley, barrister,

— Frankrikes regering, genom R. Abraham, chef för utrikesministeriets rättsavdelning, och S. Seam, secrétaire des affaires étrangères, samma avdelning, båda i egenskap av ombud,

— Portugals regering, genom L. Fernandes, chef för rättstjänsten vid utrikesministeriets avdelning för EG-frågor, och juristen P. Borges, samma avdelning, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom juridiska rådgivarna F. Benyon och M. Wolfcarius, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 21 mars 2000 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Sedgefield Magistrates' Court har genom beslut av den 21 maj 1999, som inkom till domstolen den 25 maj samma år, i enlighet med artikel 234 EG ställt två frågor om tolkningen av artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1, svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113; nedan kallad förordningen).

2 Frågorna har uppkommit inom ramen för ett brottmål mot G.E. Hume, som åtalats för att ha brutit mot bestämmelserna om veckovila för fordonsförare.

Tillämpliga bestämmelser

Gemenskapsbestämmelser

3 I artikel 6.1 i förordningen föreskrivs följande:

"Körtiden mellan två perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en av veckovila, härefter kallad 'daglig körtid', får inte överstiga nio timmar. Körtiden får två gånger varje vecka utsträckas till tio timmar.

Efter högst sex perioder av daglig körtid skall en förare ta veckovila enligt artikel 8.3.

Veckovilan får skjutas upp till slutet av sjätte dagen, om den sammanlagda körtiden under de sex dagarna inte överstiger det maximum som motsvarar sex perioder av daglig körtid.

Vid andra internationella persontransporter än linjetrafik, skall räkneorden 'sex' och 'sjätte' i andra och tredje styckena bytas ut mot 'tolv' respektive 'tolfte'.

Medlemsstaterna får även tillämpa föregående stycke på andra persontransporter inom det egna landet än linjetrafik."

4 I artikel 8 föreskrivs bland annat följande:

"...

3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod

får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

...

5. Vid persontransporter enligt artikel 6.1 fjärde eller femte stycket får veckovilan uppskjutas till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig och läggas samman med denna andra veckas veckovila.

6. En vilotid, som utgör kompensation för minskad dygnsvila och/eller veckovila, skall tas ut i anslutning till en annan viloperiod om minst åtta timmar och skall på förarens begäran få tas ut på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort.

... "

Nationella bestämmelser

5 I artikel 96 (11 A) i Transport Act 1968 (1968 års lag om transporter) föreskrivs straff, om tillämpliga gemenskapsbestämmelser beträffande körperioder eller perioder i eller utanför tjänst överträds.

Faktiska omständigheter och förfarande i målet vid den nationella domstolen

6 En förundersökning inleddes den 5 januari 1996 mot G. E. Hume, vilken ledde till att denne åtalades vid den hänskjutande domstolen. G. E. Hume har anklagats för att ha kört ett fordon som omfattas av förordningen och därvid inte, efter att ha genomfört ett maximum som motsvarade tolv perioder av daglig körtid, ha tagit två veckovilor i följd i enlighet med det krav som anges i artikel 6.1 och enligt den definition som anges i artikel 8.3 i förordningen. Han skulle därmed ha åsidosatt artikel 96 (11A) i Transport Act.

7 G. E. Hume var bussförare och de arbetsuppgifter han hade medförde att artikel 6.1 fjärde och femte styckena i förordningen var tillämplig på honom. Han tog inte någon veckovila under perioden 16—24 juli 1995. Därefter vilade han under 38 timmar och 30 minuter mellan måndagen den 24 och onsdagen den 26 juli 1995. Därefter inledde han torsdagen den 3 augusti 1995 en viloperiod om 36 timmar och 30 minuter.

8 G. E. Hume har hävdat att han den 24 och den 25 juli 1995 tog veckovila avseende den vecka som började den 17 juli 1995, genom att i enlighet med artikel 8.5 i förordningen skjuta upp vilan, och att han den 4 och den 5 augusti

1995 tog den veckovila som var hänförlig till den vecka som började den 24 juli 1995, likaledes genom att skjuta upp vilan i enlighet med nämnda bestämmelse.

9 G. E. Hume har således bestritt de argument som Vehicle Inspectorate, vilken är en myndighet som i transportministerns namn vidtagit åtgärder mot överträdelsen, har framfört, enligt vilka veckovilan inte bara måste tas under loppet av den andra veckan, utan även måste tas i ett sammanhang med veckovilan för denna andra vecka, det vill säga i en följd, för att den skall kunna sammanläggas med veckovilan för den andra veckan.

10 Sedgefield Magistrates' Court är osäker på hur bestämmelserna i förordningen skall tolkas och har beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande två tolkningsfrågor till domstolen:

"1) När en förare i enlighet med artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 har rätt att, och väljer att, skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer veckan till vilken vilan hänför sig, måste han då utan avbrott ta två perioder av veckovila i följd under denna följande vecka?

2) Om den första frågan besvaras nekande, måste en sådan förare i alla fall ta två perioder av veckovila under den följande veckan, eller har han rätt att på nytt skjuta upp perioden av veckovila för denna andra vecka till därpå följande vecka?"

Den första frågan

11 Domstolen erinrar, för att precisera förhållandet mellan den veckovila som skjuts upp till veckan som följer den vecka till vilken veckovilan hänför sig och den andra veckans veckovila, om att den förstnämnda veckovilan enligt artikel 8.5 skall "läggas samman" med den andra veckovilan.

12 I de olika språkversionerna av det sistnämnda uttrycket används begreppen "adscribirse" (spanska versionen), "tages sammen" (danska versionen), "angehängt" (tyska versionen), "να ληφθεί μαζί" (grekiska versionen), "added on" (engelska versionen), "rattachée" (franska versionen), "collegato" (italienska versionen), "gevoegd bij" (nederländska versionen), "ligado" (portugisiska versionen), "yhteydessä" (finska versionen) och "läggas samman" (svenska versionen).

13 Det framgår av en jämförelse av dessa lydelser att samtliga har samma innebörd, nämligen att den uppskjutna veckovilan måste tas samtidigt med veckovilan för följande vecka.

14 En sådan bokstavstolkning stämmer överens med målsättningen med förordningen, som enligt dess första övervägande syftar till att uppnå tre mål, nämligen harmonisering av konkurrensvillkoren, förbättring av arbetsförhållanden och trafiksäkerhet. Enligt förordningens nittonde övervägande är det "[s]åväl av

sociala skäl som av trafiksäkerhetsskäl... fördelaktigt att veckovilan förlängs, samtidigt som möjlighet skapas att avkorta denna, om föraren inom en viss tid och på en plats han själv väljer kan få kompensation för sådana delar av veckovilan som han inte fått åtnjuta".

15 I artikel 8.3 i förordningen föreskrivs nämligen som allmän regel en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna veckovila måste tas under varje vecka och får avkortas under vissa villkor, om varje minskning kompenseras av en motsvarande viloperiod som tas ut i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

16 Eftersom artikel 8.5 i förordningen tillåter att en period av veckovila skjuts upp och således utgör ett undantag från det allmänna systemet, kan artikeln inte tolkas extensivt. Vidare bör räckvidden av undantaget bedömas med beaktande av ändamålet med förordningen (se i detta hänseende dom av den 17 mars 1998 i mål C-387/96, Sjöberg, REG 1998, s. I-1225, punkt 14).

17 Det är ostridigt att en tolkning av artikel 8.5 i förordningen som innebär att den uppskjutna veckovilan skall tas i ett sammanhang med veckovilan för den andra veckan är den mest lämpade för att uppnå syftet att förbättra såväl förarnas arbetsförhållanden som trafiksäkerheten.

18 En sådan tolkning säkerställer nämligen att förare får en längre och oavbruten viloperiod som kompensation för en viloperiod som de inte har tagit ut, vilket gör att de kan få en effektiv vila.

19 Det framgår dessutom av det sammanhang som artikel 8.5 i förordningen ingår i, och särskilt av artikel 8.6, att lagstiftaren allmänt velat uppnå att en minskning av en viloperiod skall kompenseras genom en förlängning av en annan viloperiod.

20 Den första frågan skall således besvaras på så sätt att artikel 8.5 i förordningen skall tolkas så, att en förare som väljer att skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig måste ta två veckovilor i följd utan avbrott under den andra veckan.

Den andra frågan

21 Eftersom den andra frågan endast har ställts för det fall att den första frågan skulle besvaras nekande behöver den inte besvaras.

Rättegångskostnader

22 De kostnader som har förorsakats den brittiska, den franska och den portugisiska regeringen samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 21 maj 1999 har ställts av Sedgefield Magistrates' Court — följande dom:

Artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter skall tolkas så, att en förare som väljer att skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig måste ta två veckovilor i följd utan avbrott under den andra veckan.

Sevón Jann Wathelet

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 28 september 2000.

R. Grass

Justitiesekreterare

L. Sevón

Ordförande på första avdelningen