YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)
9 päivänä marraskuuta 1995 *

Asiassa C-235/94,

jonka Crown Court (Bolton, Yhdistynyt kuningaskunta) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, jossa vastaajana on

Alan Geoffrey Bird,

ennakkoratkaisun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 12 artiklan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja D. A. O. Edward, tuomarit P. Jann (esittelevä tuomari) ja L. Sevón,

julkisasiamies: P. Léger,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Bird, edustajanaan solicitor J. A. Backhouse,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään S. Braviner, Treasury Solicitor's Department, avustajanaan barrister D. Bethlehem,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudelliset neuvonantajat F. S. Benyon ja G. Berardis,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Birdin, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ja komission esittämät suulliset huomautukset 6.7.1995 pidetyssä käsittelyssä,

kuultuaan julkisasiamiehen 14.9.1995 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Crown Court, Bolton, on esittänyt 10.6.1994 tekemällään ja yhteisöjen tuomioistuimeen 19.8.1994 saapuneella päätöksellä EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan mukaisesti ennakkoratkaisukysymyksen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1, jäljempänä asetus) 12 artiklan tulkinnasta.

2 Tämä kysymys on esitetty Birdiä vastaan aloitetun rikosoikeudenkäynnin yhteydessä, jossa häntä syytetään siitä, että hän on rikkonut asetusta kahdesti.

3 Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

"Kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikottaisen lepoajan välinen ajoaika, jäljempänä 'vuorokautinen ajoaika', saa olla enintään yhdeksän tuntia. Sitä voidaan kahdesti viikon aikana pidentää kymmeneen tuntiin."

4 Asetuksen 7 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

"Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen lepoaikansa ala silloin."

5 Näihin säännöksiin on säädetty 12 artiklassa seuraava poikkeus:

"Päästäkseen sopivaan pysähdyspaikkaan kuljettaja voi poiketa tämän asetuksen säännöksistä siinä määrin kuin on tarpeen henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuuden varmistamiseksi edellyttäen, että liikenneturvallisuutta ei vaaranneta. Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai työvuorolistaansa."

6 Rochdale Magistrates' Court tuomitsi 21.4.1994 Birdin asetuksen 6 ja 7 artiklan rikkomisesta. Erään kuljetusyrityksen palveluksessa oleva Bird oli 13.10.1992 kuljettanut ajoneuvoa kahden vuorokautisen lepoajan välillä yli kymmenen tuntia ja 6.11.1992 keskeytyksettä yli neljä ja puoli tuntia. Bird ja hänen työnantajansa olivat näissä kahdessa tapauksessa jopa varautuneet ennen matkan alkua siihen, että

asetuksen 6 ja 7 artiklan säännöksiä ei voitaisi noudattaa. On lisäksi selvitetty, että kyseiset kuormat olivat arvokkaita ja ettei liikenneturvallisuutta ollut vaarannettu.

7 Bird valitti näistä kahdesta tuomitsemisesta Crown Courtiin (Bolton). Hän väitti tämän valitusasian yhteydessä erityisesti, että asetuksen 12 artiklan mukaan oli sallittua suunnitella etukäteen poikkeamisia muista asetuksen artikloista kuorman turvallisuuden varmistamiseksi.

8 Koska Crown Court oli epävarma siitä, kuinka tätä säännöstä oli tulkittava, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Kun kyseessä on tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 12 artiklan tulkinta,

ja jos kuljettaja on täyttänyt kaikki mainitun asetuksen 12 artiklassa säädetyt ennakkoedellytykset sellaisen rikosasian yhteydessä, jossa väitetään asetuksen 6, 7 ja 8 artiklassa säädettyjä ajoaikaa koskevia rajoituksia rikotun, ja jos kansallinen tuomioistuin on vakuuttunut siitä, ettei liikenneturvallisuutta ole vaarannettu, ja ottaen huomioon kuljetusyrityksille 15 artiklassa asetetun velvollisuuden,

voiko kuljettaja vedota 12 artiklassa säädettyyn poikkeukseen, jos tarve poiketa 6, 7 ja 8 artiklan säännöksistä tunnettiin ennen matkan alkua?"

9 Kansallinen tuomioistuin kysyy ennakkoratkaisukysymyksessään ennen kaikkea sitä, sallitaanko asetuksen 12 artiklassa kuljettajan poiketa asetuksen 6, 7 ja 8 artiklasta sellaisista syistä, jotka tunnettiin jo ennen matkan alkua.

10 Tältä osin on korostettava sitä, että asetuksen 12 artikla kuuluu VII jaksoon, jonka otsikko on "Poikkeukset" ja joka on sijoitettu ajo- ja lepoajat tarkkaan määrittävien, erittäin yksityiskohtaisten säännösten jälkeen. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä todennut, näitä poikkeuksia ei voida tämän vuoksi tulkita siten, että niiden vaikutuksia laajennetaan sen yli, mikä on tarpeen näillä poikkeuksilla suojeltavien etujen takaamiseksi (ks. asia 90/83, Paterson ym., tuomio 22.3.1984, Kok. 1984, s. 1567, 16 kohta ja asia C-116/91, British Gas, tuomio 25.6.1992, Kok. 1992, s. I-4071, 12 kohta). Esillä olevassa asiassa asetuksen 12 artiklassa säädetyn poikkeuksen tarkoituksena on varmistaa henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuus.

11 Asetuksen 12 artiklan sanamuodon mukaan ensinnäkin ainoastaan kuljettajalle on myönnetty mahdollisuus poiketa asetuksesta. Tätä mahdollisuutta ei siten voida soveltaa hänen työnantajaansa. Näin olisi kuitenkin asian laita, jos kuljettaja ja hänen työnantajansa voisivat ennen matkan alkua sopia asetuksen noudattamatta jättämisestä.

12 Asetuksen 12 artiklan mukaan kuljettajan on arvioitava, onko asetuksesta poikkeaminen tarpeen, valittava sopiva pysähdyspaikka ja tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai työvuorolistaansa. Näistä erilaisista täsmennyksistä aiheutuu, että kysymykseen voivat tulla ainoastaan sellaiset tilanteet, joissa mahdottomuus noudattaa asetusta ilmaantuu odottamatta matkan aikana.

13 Lisäksi 12 artiklassa sallitaan poikkeukset ainoastaan sillä edellytyksellä, ettei liikenneturvallisuutta vaaranneta. Ennen matkan alkua kuljettajien ja työnantajien on

kuitenkin mahdotonta määrittää, täyttyykö tämä edellytys. Kuljettajan on nimittäin otettava huomioon velvollisuus noudattaa liikenneturvallisuutta juuri sellaisen odottamattoman tapahtuman sattumishetkellä, jonka vuoksi asetuksesta voidaan mahdollisesti poiketa.

14 Ottaen huomioon ne säännöt, joihin 12 artikla osaltaan kuuluu, on syytä korostaa, että asetuksen 15 artiklan 1 kohdan mukaan kuljetusyrityksen on järjestettävä kuljettajien työ siten, että he voivat noudattaa asetusta. Tämä säännös estää siten sen, että yritys suunnittelisi poikkeamista ennen kuljettajan matkan alkua.

15 Lopuksi on muistutettava siitä, että asetuksen tarkoituksena on tieliikenteen turvallisuuden parantaminen. Neljännentoista perustelukappaleen mukaan asetuksessa rajoitetaan ankarasti ajoaikoja juuri tämän tavoitteen toteuttamiseksi. Tätä tavoitetta loukattaisiin, jos kuljettaja saisi poiketa asetuksesta jo ennen matkan alkua.

16 Vaikka onkin totta, kuten pääasian valittaja korostaa, että asetuksen N:o 3820/85 tarkoituksena on tehdä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 25 päivänä maaliskuuta 1969 annetusta neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 543/69 (EYVL L 77, s. 49) joustavampi, sen ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, ettei lainsäätäjän tarkoituksena ole ollut vaarantaa aikaisemman asetuksen tavoitteita.

17 Näin ollen on syytä vastata esitettyyn kysymykseen siten, että asetuksen 12 artiklassa ei sallita kuljettajan poiketa asetuksen 6, 7 ja 8 säännöksistä syistä, jotka tunnettiin ennen matkan alkua.

Oikeudenkäyntikulut

18 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukselle ja Euroopan yhteisöjen 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 (ensimmäinen jaosto)

on ratkaissut Crown Courtin (Bolton) 10.6.1994 tekemällä päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 12 artiklassa ei sallita kuljettajan poiketa asetuksen 6, 7 ja 8 säännöksistä syistä, jotka tunnettiin ennen matkan alkua.

Edward Jann Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 9 päivänä marraskuuta 1995.

R. Grass D. A. O. Edward

kirjaaja ensimmäisen jaoston puheenjohtaja