Udtrykket »have haft en hviletid« i artikel 11, stk. 2, første afsnit i forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 skal fortolkes således, at det indeholder et påbud om at overholde bestemmelserne om daglig hviletid både for medlemmerne af det medfølgende personale, som har pligt til under den foreskrevne mindsteperiode faktisk at afholde sig fra enhver udøvelse af de i forordningens artikel 14, stk. 2, litra c) og d) nævnte aktiviteter, og for den arbejdsgiver, der udøver virksomhed med landevejstransport, som har pligt til at træffe de fornødne foranstaltninger til, at medlemmerne af det medfølgende personale faktisk kan få mulighed for at tage den påbudte daglige hviletid.

Lecourt Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner Monaco
Pescatore Kutscher Sørensen O'Keeffe

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 18. februar 1975.

A. Van Houtte
Justitssekretær

R. Lecourt
Præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT G. REISCHL FREMSAT DEN 30. JANUAR 1975 [1]

Høje Ret.

Kriminalretten i Mons har inden for rammerne af en der verserende sag anmodet Domstolen om at fortolke en bestemmelse i rådsforordning nr. 543/69 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT-specialudgave 1969 (I), s. 158; org. ref. ABl. nr. L 77, s. 49).

Nævnte forordning, som blandt andet er udstedt til gennemførelse af en fælles transportpolitik på grundlag af EØF-traktatens artikel 75, bestemmer — for så vidt som det her er af interesse — i artikel 11, stk. 2, at hvert medlem af det medfølgende personale på køretøjer i personbefordring inden for de sidste 24 timer forud for hvert tidspunkt, hvor han udøver en af de i artikel 14, stk. 2, litra c) og d) anførte aktiviteter (dvs. fører køretøj eller er tilstede ved arbejdet), skal have haft en daglig hviletid på mindst 10 sammenhængende timer, som ikke kan nedsættes inden for en uge. Forordningen bestimmer videre i artikel

1 — Oversat fra tysk.

14, stk. 2, at medlemmerne af det medfølgende personale i den personlige kontrolbogs døgnkontrolblade blandt andet skal indføre afbrydelser i arbejdet på mindst 15 minutters varighed. Det er ifølge forordningens artikel 18 medlemsstaternes opgave at udstede de til gennemførelsen af forordningen nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som bl. a. skal omfatte de sanktioner, der skal gælde i tilfælde af overtrædelse.

I Belgien er der i overensstemmelse hermed den 23. marts 1970 udstedt en arrêté royal (kongelig anordning). Denne henviser i § 3 til § 2 i lov af 18. februar 1969 (»Loi relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable«) [1] og gør derigennem overtrædelser af nævnte rådsforordning strafbare.

Der er på grundlag af de nævnte retsforskrifter indledt straffesag mod Jean-Pierre Cagnon, buschauffør, og vognmand Jean-Paul Taquet, hans arbejdsgiver. Bortset fra, at førstnævnte har undladt at indføre afbrydelser på mindst 15 minutter i henhold til rådsforordningens artikel 14, stk. 2, en overtrædelse, som her er uden interesse, bliver det gjort gældende, at han ved en personbefordring i Tyskland ikke har overholdt forpligtelsen til en daglig hviletid på mindst 10 sammenhængende timer inden for de sidste 24 timer forud for tiltrædelsen af sine aktiviteter. Der kunne ikke rejses straffesag mod hans arbejdsgiver, idet denne havde udtalt, at føreren havde fået instruks om at tilbringe den pågældende nat på bestemmelsesstedet. Han skulle dog, såfremt føreren faktisk skulle have begået en lovstridig handling under udførelsen af det arbejde, han havde fået overdraget af sin arbejdsgiver, i henhold til § 2, stk. 4 i den ovenfor nævnte lov af 18. februar 1969 hæfte solidarisk for de bøder og sagsomkostninger, som blev pålagt føreren. Dette er grunden til, at han ikke er frifundet under hovedsagen.

Den tiltalte fører anførte under sagen til sit forsvar først og fremmest, at nævnte rådsforordnings artikel 11, stk. 2 alene medfører pligter for arbejdsgiveren, ikke for det medfølgende personale. Det skulle ifølge nævnte forskrift være tilstrækkeligt, at arbejdsgiveren drager omsorg for, at der er mulighed for at gøre krav på den daglige hviletid, det skulle derimod ikke være nødvendigt, at det medfølgende personale faktisk hvilte sig. Hvis denne fortolkning var korrekt, ville det efter de i hovedsagen fremførte indsigelser åbenbart ikke være muligt at idømme den sigtede fører sanktioner.

I betragtning af disse omstændigheder, som kræver en fortolkning af Rådets forordning nr. 543/69, fandt kriminalretten i Mons det nødvendigt at udsætte sagen ved kendelse af 6. september 1974 og i henhold til EØF-traktatens artikel 177 at forelægge det spørgsmål til præjudiciel afgørelse, hvorledes ordene »have haft en daglig hviletid« i artikel 11, stk. 2 i Rådets forordning nr. 543/69 skal fortolkes.

Alene Kommissionen for De europæiske Fællesskaber har udtalt sig om dette spørgsmål. Den har anbefalet en fortolkning, hvorefter der i henhold til rådsforordningens artikel 11 også foreligger en pligt for det medfølgende personale, nemlig med hensyn til faktisk overholdelse af den daglige hviletid, dvs. en afbrydelse af de i artikel 14, stk. 2, litra c) og d) nævnte aktiviteter.

Jeg finder, at denne opfattelse og dens begrundelse er overbevisende. Derfor foreslår jeg, at Domstolen tilslutter sig den.

Det bør først og fremmest fremhæves, at den pågældende bestemmelse er en del af en forordning, altså af en retsakt, som ifølge EØF-traktatens art. 189 har almen gyldighed, er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Dernæst har Kommissionen også ret, når den anfører, at det allerede fremgår af

1 — Lov om foranstaltninger til gennemførelse af internationale traktater og andre retsakter vedrørende landevejstransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje.

ordlyden af artikel 11, stk. 2, at der ikke blot består en pligt for vognmænd til at give mulighed for at overholde de daglige hviletider, men også en forpligtelse for det medfølgende personale til faktisk at overholde bestemmelserne om daglig hviletid. Faktisk står der i artikel 11, stk. 2 — for så vidt det her har nogen betydning: »Hvert medlem af det medfølgende personale på køretøjer i personbefordring skal inden for de sidste 24 timer forud for hver tidspunkt, hvor han udøver en af de i artikel 14, stk. 2, litra c) og d), anførte aktiviteter, have haft: — en daglig hviletid på mindst 10 sammenhængende timer, som ikke kan nedsættes inden for en uge, ...«. Denne bestemmelse ville bestemt have været udformet anderledes, hvis det havde været forordningsgiverens hensigt alene at pålægge vognmændene pligt til at gøre det muligt at overholde de daglige hviletider. — I så henseende skal daglige hviletider ifølge rådsforordningens artikel 11 — som Kommissionen ligeledes med rette har fremhævet — ses i modsætning til de i artikel 11 ved henvisning til artikel 14 nævnte køretider og andre tider for tilstedeværelse ved arbejdet. Dette betyder, at det medfølgende personale utvivlsomt har en vis frihed ved tilrettelæggelsen af deres hviletider; men det er udelukket at udøve nogen kørselsvirksomhed eller at være tilstede ved arbejdet.

Til støtte for denne fortolkning kan man ikke alene henvise til ordlyden af artikel 11, stk. 2. Herhor taler også rådsforordningens artikel 7 og 8, hvor begrænsningen i køretiderne er sat i sammenhæng med de daglige hviletider. Faktisk ligger det nær at antage, at der for det medfølgende personale gælder en klar direkte forpligtelse ikke alene til at overholde køretiderne, men også til at overholde hviletiderne.

Man må endelig ikke glemme de mål, som rådsforordningen forfølger ifølge sin udtrykkelige begrundelse. Ifølge henvisningen til Rådets beslutning af 13. maj 1965 (ABl. nr. 88, s. 1500) er det afgørende formål en harmonisering af konkurrencevilkårene inden for transporten med jernbane og ad landeveje og indre vandveje. Der tales om »fremme af den sociale udvikling« og — ikke mindst — om forøgelse af trafiksikkerheden på landevejene. Det er for mig indlysende, at disse mål ikke kunne nås, hvis artikel 11, som tiltalte i hovedsagen påstår, skulle være begrænset til at hjemle mulighed for at overholde hviletiderne. Herved ville der ikke være nået en harmonisering af konkurrencevilkårene, der ville med sikkerhed ikke opnås en forøgelse af trafiksikkerheden på landevejene, og der ville navnlig ikke kunne noteres noget fremskridt i den sociale udvikling, men tværtimod et tilbageskridt i forhold til den tidligere i medlemsstaterne gældende retsorden.

Det af kriminalretten i Mons stillede spørgsmål skal herefter besvares således:

Artikel 11, stk. 2 i forordning nr. 543/69 skal fortolkes således, at der også for det medfølgende personale består en forpligtelse til faktisk at overholde bestemmelserne om hviletider i den forstand, at der ikke må foretages nogen af de i artikel 14, stk. 2, litra c) og d) nævnte aktiviteter.