RETSMØDERAPPORT
i sag 79/86 *

I — Faktiske omstændigheder og skriftveksling

1. I henhold til Rådets forordning nr. 1463/70 af 20. juli 1970 om indførelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport (EFT 1970 II, s. 419) skal der installeres et kontrolapparat i køretøjer, som anvendes til person- eller godsbefordring i landevejstrafik. Forordningen fastlægger blandt andet de tekniske specifikationer for kontrolapparaterne og fastslår, hvilke køretøjer disse apparater skal installeres i. Forordningens artikel 3, stk. 1, som ændret ved Rådets forordning nr. 2828/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 5), bestemmer herom:

»Kontrolapparatet skal installeres og benyttes i køretøjer, som anvendes til person- eller godsbefordring i landevejstrafik, og som er indregistreret i en medlemsstat; undtaget er de i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 543/69 nævnte køretøjer samt køretøjer til personbefordring i rutetrafik, hvis afstanden mellem endestationerne er over 50 km.«

Artikel 4 i Rådets forordning nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), som ændret ved Rådets forordning nr. 2827/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 1), omhandler blandt andet (nr. 9) »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld«.

2. Whitelock, der drev virksomhed som bilreparatør, førte den 5. juli 1983 en Bedfordlastvogn, der var indregistreret i Det forenede Kongerige, i retning af Edinburgh på motorvejen fra Perth til Edinburgh, Dunfermline-distriktet. Lastvognen, der ikke var udstyret med et kontrolapparat som foreskrevet i de førnævnte fællesskabsbestemmelser, var blevet ombygget med henblik på anvendelse som bjærgningsfartøj. Lastvognen var udstyret med et elektrisk drevet spil samt forsynet med en aftagelig kran anbragt mellem to ramper fortil og en bloktrisse tværsover foran. Lastvognen førte en anhænger, der også var udstyret med et spil.

Det fremgår af sagen, at Whitelock i forbindelse med autoreparationsvirksomheden var på en 24-timers udrykningstjeneste, der indebar, at politiet kunne tilkalde ham til at bistå med at bortslæbe køretøjer, der var indblandet i trafikuheld. På den under sagen omhandlede dag transporterede han brugte biler, der ikke var i køredygtig stand, og som han selv havde købt på markedet for brugte biler, til sit værksted med henblik på reparation, således at de efter på ny at være sat i køreklar stand kunne videresælges til private. To af de omhandlede biler var blevet trukket op på lastvognen ved hjælp af dennes spil, mens en tredje bil var blevet anbragt på anhængeren ved hjælp af anhængerens spil.

Under henvisning til de nævnte faktiske omstændigheder blev Whitelock sat under tiltale for en række forhold, herunder for at

* Processprog: Engelsk.

have anvendt den ovenfor beskrevne lastvogn, uden at denne var udstyret med et kontrolapparat som foreskrevet i Section 97, stk. 1, litra a), i Transport Act 1968, som ændret ved artikel 2, stk. 1, litra a), i Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979. I henhold til de nævnte bestemmelser er det strafbart at anvende et køretøj, uden at betingelserne i Rådets forordning nr. 1463/70 af 20. juli 1970 er opfyldt.

Whitelock blev i underinstansen (Sheriff's Court) frifundet, blandt andet med den begrundelse, at hans lastvogn var et »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld« som omhandlet i fællesskabsforordningerne og følgelig var undtaget fra påbudet om installation af et kontrolapparat. Anklagemyndigheden påankede dommen.

High Court of Justiciary, Edinburgh, har udsat behandlingen af appelsagen og har i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er en lastvogn, der er ombygget til at blive anvendt som bjærgningskøretøj, idet den er udstyret med et elektrisk drevet spil samt forsynet med en aftagelig kran anbragt fortil mellem to ramper, og en bloktrisse tværsover foran, undtaget fra kravene i artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 (som specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, jfr. artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning nr. 543/69), når ejeren benytter den i sin autoreparationsvirksomhed til at transportere defekte køretøjer, som han har købt, fra det sted, hvor de er købt, til sit forretningssted med henblik på at reparere og sælge dem?«

3. Forelæggelseskendelsen er registreret på Domstolens Justitskontor den 14. marts 1986.

I henhold til artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der indgivet skriftlige indlæg af den britiske regering ved Arthur Hamilton, QC, og S. J. Hay som befuldmægtiget, såvel som af Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved ledende juridisk konsulent George Close som befuldmægtiget.

Ved kendelse af 7. juli 1986 har Domstolen (tredje afdeling) afslået Whitelock's begæring om fri proces, jfr. procesreglementets artikler 76 og 104.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen den 10. november 1986 i medfør af procesreglementets artikel 95 besluttet at henvise nærværende sag til Tredje Afdeling samt at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse.

II — Skriftlige indlæg

Den britiske regering har foreslået, at det præjudicielle spørgsmål besvares benægtende, hvorimod spørgsmålet efter Kommissionens opfattelse skal besvares bekræftende.

1. *Den britiske regering* har i første række anført, at rækkevidden af forordningerne nr. 543/69 og nr. 1463/70 skal fastlægges under hensyn til de omhandlede bestemmelsers ordlyd og forordningernes opbygning og formål. De tre formål med forordning nr. 543/69 er den sociale beskyttelse af fø-

rerne, forbedring af trafiksikkerheden samt fjernelse af de forskelle, der vil kunne forvride konkurrencen på transportområdet. Rækkevidden af undtagelsesbestemmelserne i de nævnte forordninger må ikke fortolkes således, at disse mål ikke kan nås.

Efter den britiske regerings opfattelse giver besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål anledning til at rejse to underspørgsmål. Det første vedrører indholdet og rækkevidden af ordet »bjærgning«, og navnlig om dette begreb alene dækker bjærgning i nødsituationer, eller om det omfatter samtlige tilfælde, hvorunder et køretøj, der ikke er i køredygtig stand, transporteres på et andet køretøj. Det andet underspørgsmål vedrører indholdet af ordet »special« og navnlig om et køretøj, der i kraft af sit fysiske udstyr kan anvendes til bjærgningsformål, og som undertiden faktisk anvendes i dette øjemed, men også kan anvendes til andre transportopgaver, og til andre tider faktisk anvendes til sådanne opgaver, er et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld.

For så vidt angår begrebet »bjærgning«, har den britiske regering anført, at artikel 4 i forordning nr. 543/69 i bestemmelsens oprindelige formulering i et enkelt underpunkt omhandlede »køretøjer, der benyttes til befordring af syge og kvæstede og til transport af redningsmateriel, samt særlige hjælpekøretøjer, der anvendes ved biluheld«. Efter denne formulering måtte der ved specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld, forstås køretøjer, der anvendes i en nødsituation eller i redningsøjemed. I forbindelse med den senere ændring af artikel 4 ved forordning nr. 2827/77, der placerede »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld« i et særskilt punkt, tilsigtede man ikke at ændre betydningen af dette udtryk. Efter den gængse betydning af det engelske ord »breakdown« (havari) ligger der heri, at der er tilstødt køretøjet noget, der gør en indgriben nødvendig, til forskel fra en simpel beskrivelse af køretøjets tilstand som ved udtrykket »unroadworthy« (defekt). Denne fortolkning er endvidere i overensstemmelse med begrebet uventet uheld, der ses at være lagt til grund i den franske og den tyske version af bestemmelserne.

Ved undsætning forstås, at der ydes bistand på stedet til biler, der ikke er køredygtige som følge af en teknisk brist eller et trafikuheld, og omfatter — hvis det kræves — muligheden for slæbning eller transport til det nærmeste sted, hvor reparation eller ophugning kan finde sted. En redningsaktion, der gennemføres på de steder, hvor tilfældet har villet, at et uforudset uheld er indtrådt, må holdes adskilt fra en på forhånd planlagt afhentning fra et sted som et brugtvognsmarked. I undsætningstilfældet er der således normalt tale om transport eller slæbning af et enkelt køretøj, mens det i de andre tilfælde er mere sandsynligt, at flere køretøjer transporteres samtidig. Dernæst vil det redningskøretøj, der tilkaldes i undsætningssituationen, sandsynligvis komme fra det nærmest mulige sted og vil, efter at være ankommet til uheldsstedet, transportere det defekte køretøj til det nærmeste sted, hvor det kan repareres eller ophugges. Derimod vil det i de andre tilfælde kunne forekomme, at der skal køres betydelige afstande til eller fra afhentningsstedet, hvilket øger risikoen for, at målene vedrørende trafiksikkerheden og den sociale beskyttelse af førerne ikke nås.

Den britiske regering er følgelig af den opfattelse, at ordet »bjærgning« udelukkende dækker de tilfælde, hvor et køretøj er blevet defekt eller indblandet i et uheld på offentlig vej, og køretøjet og eventuelt dettes pas-

sagerer som følge af en nødsituation, der under disse omstændigheder umiddelbart er indtrådt, har behov for undsætning. Bjærgning omfatter ikke afhentning af defekte biler fra et marked, hvor sådanne biler sælges.

For så vidt angår begrebet »specialkøretøj«, har den britiske regering henvist til Domstolens dom af 11. juli 1984 (Scott, 133/83, Sml. s. 2863), der drejede sig om anvendelse af specialkøretøjer til salg ved dørene [artikel 14a, stk. 3, litra a), i forordning nr. 543/69]. I den nævnte dom fastslog Domstolen, at køretøjets konstruktion, indretning eller øvrige fysiske egenskaber skal sikre, at det i det væsentlige anvendes til en form for transport, der er omfattet af forordningens undtagelsesbestemmelser.

Det er imidlertid ikke lige så simpelt at bestemme specialiseringsmomentet på grundlag af dette ene kriterium, når der er tale om specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld, eftersom disses fysiske egenskaber efter omstændighederne ikke vil være tilstrækkelige til at sikre, at køretøjet ikke anvendes til andre formål, nemlig til almindelig transportvirksomhed. Specialiseringsmomentet skal således i den konkrete sag bedømmes såvel under hensyn til de fysiske egenskaber som til køretøjets anvendelse. For at kunne fritages som specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, skal det omhandlede køretøj således ikke alene være konstrueret eller ombygget med særligt henblik på bjærgningsopgaver, men skal endvidere være anskaffet og anvendes til sådanne formål alene. Samme opfattelse er i øvrigt lagt til grund af Englands High Court, Queen's Bench Division, i sagen Universal Salvage Ltd and Another mod Boothby (RTR 1984, s. 289).

2. *Kommissionen* har anført, at der med det præjudicielle spørgsmål rejses to hovedspørgsmål, nemlig dels om et køretøj af den omhandlede art vil kunne betragtes som et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, jfr. artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69, dels om det har betydning for anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen, at bjærgningskøretøjet blev anvendt til transport af defekte køretøjer, der var købt på et offentligt marked, der ligger i nogen afstand fra ejerens forretningssted, hvorimod der ikke var tale om — f. eks. — anvendelse i forbindelse med et trafikuheld, der var sket kort forinden.

For så vidt angår det første underspørgsmål, findes der en vis vejledning i den førnævnte dom af 11. juli 1984 i Scott-sagen, hvori det blev statueret, at begrebet »specialkøretøj« til bestemte former for transport kun omfatter køretøjer, hvis konstruktion, udstyr eller øvrige fysiske egenskaber sikrer, at de hovedsagelig anvendes til en af pågældende transportformer. Det må i den foreliggende sag kunne lægges til grund, at det pågældende bjærgningskøretøj udviser en specialisering som bjærgningskøretøj — som udstyret med kran, ramper og bloktrisse — i en grad, der er tilstrækkelig til at sikre, at køretøjet i det væsentlige anvendes som sådant. Det første underspørgsmål må derfor besvares bekræftende.

Med henblik på det andet underspørgsmål er det afgørende, om fællesskabslovgiver har ønsket at begrænse undtagelsen til bjærgningskøretøjer, for så vidt de anvendes til deres særlige formål, der består i afhentning af et køretøj, der kort forinden er blevet skaderamt. Det er i så henseende af betydning, at undtagelsen er hjemlet for specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld, som sådanne, og ikke for specialkøretøjer, for så vidt de benyttes til særlige formål.

Det er i samme forbindelse oplysende at sammenligne formuleringen af undtagelses-

bestemmelsen for køretøjer, der anvendes ved trafikuheld, i artikel 4, nr. 9, med de forskellige andre undtagelser, der hjemles i samme artikel eller i artikel 14a i forordning nr. 543/69. Disse undtagelser kan inddeles i tre grupper, nemlig:

— køretøjer, der er undtaget i kraft af deres konstruktion og udstyr (f. eks. artikel 4, nr. 6 og 9);

— køretøjer, der er undtaget i kraft af deres anvendelse, uanset deres konstruktion og udstyr [f. eks. artikel 4, nr. 3, 4, 5 og 8, og artikel 14a, stk. 2, litra c)];

— køretøjer, der er fritaget i kraft af deres konstruktion samt anvendelse [f. eks. artikel 4, nr. 1, 2 og 7, og artikel 14a, stk. 3, litra a)].

Den omstændighed, at der ikke er fastsat nogen begrænsning i henseende til anvendelsen af specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld, mens dette er tilfældet for andre køretøjer, fører til det resultat, at fællesskabslovgiver må antages ikke at have villet fastsætte en sådan begrænsning for specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld. Det må herefter konkluderes, at det formål, som det omhandlede køretøj faktisk blev anvendt til, under sagens konkrete omstændigheder ikke er til hinder for, at undtagelsesbestemmelsen finder anvendelse.

Kommissionen foreslår sammenfattende, at det præjudicielle spørgsmål besvares således:

»En lastvogn, der er indrettet til at blive anvendt som bjærgningskøretøj, idet den er udstyret med et elektrisk drevet spil samt forsynet med en aftagelig kran anbragt fortil mellem to ramper og en bloktrisse tværsover foran, kan betragtes som et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, jfr. artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning (EØF) nr. 543/69. Den omstændighed, at køretøjet anvendes af ejeren i dennes autoreparationsvirksomhed til at transportere defekte køretøjer, som han har købt, fra det sted, hvor de er købt, til sit forretningssted med henblik på at reparere og sælge dem, udelukker ikke anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen i artikel 4, nr. 9.«

U. Everling
Refererende dommer