FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT MARCO DARMON

fremsat den 8. april 1992 *

Hr. afdelingsformand,
De herrer dommere,

1. Petersfield Magistrates' Court har forelagt Domstolen et spørgsmål vedrørende de nærmere betingelser med hensyn til kravet om fartskrivere for køretøjer, der benyttes til transport i forbindelse med gasforsyningsvirksomhed.

2. Med henblik på bl.a. at forbedre arbejdsforholdene og færdselssikkerheden inden for vejtransport, foreskriver Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [1], udstedt i medfør af EØF-traktatens artikel 75, en minimumsalder for førere af køretøjer i godstransport og i personbefordring (afdeling III), en begrænsning af køretiden (afdeling IV), pauser og hviletid (afdeling V), ligesom forordningen i princippet forbyder aflønning i forhold til den tilbagelagte strækning eller den transporterede godsmængde (afdeling VI).

3. Med henblik på at sikre en effektiv kontrol af reglerne vedrørende køretid og andre arbejdstider, der er foreskrevet i denne forordning, bestemmes det i artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 [2], at et godkendt kontrolapparat, kendt under betegnelsen »fartskriver«, skal installeres i køretøjer, som er indregistreret i en medlemsstat, og som benyttes til person- eller godsbefordring på vej.

4. Fra dette almindelige princip gælder de samme undtagelser, der er fastsat i forordning nr. 3820/85, som artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 slet og ret henviser til.

5. I henhold til bestemmelsen i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85, sammenholdt med bestemmelserne i artikel 4 i forordning nr. 3820/85, falder transport med visse køretøjer således uden for disse to forordningers anvendelsesområder, bl.a. »køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn samt radio- og fjernsynspejlevogne« [3].

6. Selskabet British Gas, der er blevet anmeldt af Licensing Authority South Eastern Traffic Area, fordi det den 8. juni 1990 lod et køretøj køre uden at være forsynet med fartskriver, har påberåbt sig disse bestemmelser.

* Originalsprog: fransk.

1 — EFT L 370, s. 1.

2 — Forordning om kontrolapparatet inden for vejtransport, EFT L 370, s. 8.

3 — Artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85.

7. Sagen her var uden tvivl ikke nået Domstolen, hvis det pågældende køretøj udelukkende havde været benyttet af gasvæsenet som forudsat i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85.

8. Det viser sig imidlertid, at den pågældende lastbil havde et dobbelt anvendelsesformål: Den anvendtes samtidig til transport af »teknisk materiel«, som f.eks. gasmålere til distributionsnettet, og til transport af »marketingprodukter«, f.eks. gaskomfurer til husholdninger [4], hvilket svarer til British Gas' to aktivitetsområder.

9. Aktieselskabet British Gas ejer, vedligeholder og udvikler et gasforsyningsnet og varetager distributionen af gas til private. *Selskabet har ingen konkurrence på dette aktivitetsområde* [5].

10. Med henblik på at forøge sit gassalg [6] sælger og installerer selskabet ligeledes gasapparatur til husholdninger; *dette sker i konkurrence* med detailhandlere af sådanne varer.

11. Er køretøjer tilhørende et selskab, der har ansvaret for gasforsyningen, som medfører såvel »teknisk materiel« til vedligeholdelse af distributionsnettet som »marketingprodukter«, underlagt kravet om installering af fartskrivere, og bør man foretage en sondring på grundlag af karakteren af køretøjets last? Dette er essensen af den forelæggende rets to præjudicielle spørgsmål, som jeg vil foreslå, at Domstolen afgiver ét enkelt svar på [7].

12. Forordning nr. 3820/85 og forordning nr. 3821/85, som supplerer førstnævnte, forfølger tre formål, der er nævnt i den første betragtning til forordning nr. 3820/85, nemlig *harmonisering af konkurrencevilkårene mellem transportselskaberne samt forbedring af arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.* Disse målsætninger er de samme som de, der søges opnået ved forordning (EØF) nr. 543/69 [8], som er blevet erstattet af forordning nr. 3820/85.

13. For så vidt angår forordning nr. 543/69 har Domstolen fastslået, at:

»... *fælles* bestemmelser, der ud over førerens sociale beskyttelse sikrer en større trafiksikkerhed, kun [kan] medvirke til fjernelse af uligheder, som er egnet til i væsentlig grad at fordreje konkurrencevilkårene på transportområdet, og [således er] 'formålstjenlige' i den i traktatens artikel 75, stk. 1, litra c), forudsatte betydning for indførelsen af en fælles transportpolitik« [9].

14. I dom af 6. december 1979, Nehlsen mod Bremen [10], hvori Domstolen bemærkede, at bestemmelserne i forordning nr. 543/69 havde »til formål at fjerne de forskelle, som er egnet til mærkbart at forvride konkurrencevilkårene på transportområdet, hvilket skal

4 — Jf. forelæggelseskendelsen, s. 6 i den danske oversættelse.
5 — Ibidem, s. 2 i den danske oversættelse.
6 — Ibidem, s. 4 i den danske oversættelse.
7 — Som Det Forenede Kongerige også foreslår det under punkt 8 i sine indlæg.
8 — EFT 1969 I, s. 158.
9 — Dom af 28.11.1978, sag 97/78, Schumalla, Sml. s. 2311, præmis 6, min fremhævelse.
10 — Dom i sag 47/79, Sml. s. 3639.

ske gennem ophævelsen af erhvervspraksis, der beror på en urimelig udnyttelse af den menneskelige arbejdskraft« [11], har Domstolen knæsat det princip, som siden er blevet fastholdt konsekvent [12], ifølge hvilket anvendelsesområdet for undtagelserne skulle bestemmes »*under hensyntagen til disse formål*« [13].

15. Da nævnte formål pr. definition kun kan opfyldes, hvis forskrifterne er almindelige og *ensartede*, har Domstolen heraf udledt, at en bred fortolkning af anvendelsesområdet for bestemmelserne vedrørende beskyttelsen af førere af køretøjer gik hånd i hånd med en *snæver fortolkning* af undtagelsesområdet.

16. Således har Domstolen fastslået, at den i artikel 11, stk. 2, første afsnit, i forordning nr. 543/69 omhandlede bestemmelse om daglig hviletid finder anvendelse på samtlige medlemmer af det medfølgende personale på køretøjer til landevejstransport, idet målsætningen om at forbedre færdselssikkerheden ikke ville blive opfyldt, hvis overholdelsen af bestemmelsen om hviletid udelukkende skulle påhvile arbejdsgiveren [14]. Desuden må det antages, at hvis denne forordning finder anvendelse på en fører af et køretøj, der er arbejdstager, skal den ligeledes gælde for en selvstændig erhvervsdrivende [15].

17. Omvendt har Domstolen forbeholdt fritagelsen fra fartskrivere for de »specialkøretøjer ... til salg ved dørene« [16], hvis konstruktion, indretning eller øvrige uforanderlige egenskaber sikrer, at de i det væsentlige anvendes til sådanne former for transport ... [17]. Man kan rent faktisk forvente, at køre- og hviletiden overholdes for sådanne køretøjers vedkommende, eftersom deres særlige udstyr ikke tillader anden anvendelse end salgsaktivitet, der indebærer hyppige stop. Domstolen har ligeledes antaget, at for at blive undtaget fra kravet om anvendelse af fartskriver som »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld« [18], må dette specialkøretøj efter konstruktion, udstyr eller egenskaber i det væsentlige være bestemt til at blive anvendt til at fjerne køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld *og ikke blot til at transportere andre køretøjer* [19]. Domstolen har således påset, at mulighederne for at fravige fællesskabsforskrifterne på fartskriverområdet *mindst muligt anfægter de målsætninger, der forfølges af disse forskrifter.*

18. Lad mig her citere den særdeles udtryksfulde formulering i Domstolens dom af 22. marts 1984, Paterson mod Weddel [20]:

»... [artikel] 14a, stk. 2 [i forordning nr. 543/69], for så vidt som den fastsætter undtagelser fra de almindelige regler i forordning nr. 543/69 [kan ikke] fortolkes således, at dens virkninger udstrækkes ud over, hvad der er nødvendigt for at beskytte de interesser, som den har til formål at sikre« [21].

11 — Ibidem, præmis 6.

12 — Jf. f.eks. dom af 11.7.1984, sag 133/83, Anklagemyndigheden mod Scott, Sml. s. 2863, præmis 15.

13 — Ovennævnte dom af 6.12.1979, Nehlsen mod Bremen, præmis 7, min fremhævelse; jf. også præmis 4 i samme dom.

14 — Dom af 18.2.1975, sag 69/74, Auditeur du travail mod Cagnon og Taquet, Sml. s. 171, præmis 8.

15 — Dom af 25.1.1977, sag 65/76, Marcel Derycke, Sml. s. 29.

16 — Undtagelse hjemlet ved artikel 14a, stk. 3, litra a), i forordning nr. 543/69, som ændret ved artikel 1, nr. 8, i Rådets forordning (EØF) nr. 2827/77 af 12.12.1977 (EFT L 334, s. 1).

17 — Ovennævnte dom af 11.7.1984, Anklagemyndigheden mod Scott.

18 — Undtagelse hjemlet ved artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69, som ændret ved artikel 1, stk. 1, i Rådets ovennævnte forordning nr. 2827/77.

19 — Dom af 21.5.1987, sag 79/86, Hamilton mod Whitelock, Sml. s. 2363, præmis 10.

20 — Dom i sag 90/83, Sml. s. 1567.

21 — Præmis 16.

19. Undtagelserne i artikel 4 i forordning nr. 3820/85 og de afvigelser, som medlemsstaterne kan bifalde i medfør af artikel 13 i samme forordning, er opregnet meget præcist. Der er ingen tvivl om, at fællesskabslovgiveren således har haft til hensigt at give en udtømmende liste over disse undtagelser.

20. Visse undtagelser er begrundet i manglende risiko for færdselssikkerheden; det er tilfældet med køretøjer, hvis vægt ikke overstiger 3,5 tons (artikel 4, nr. 1), køretøjer, der befordrer højst ni personer (artikel 4, nr. 2), eller køretøjer, hvis hastighed ikke overstiger 30 km/t (artikel 4, nr. 4).

21. Andre undtagelser kan forklares ved de korte køretider, der gør det umuligt at overskride den tilladte køretid (f.eks artikel 4, nr. 3).

22. Som anført er køretøjer, der benyttes af gasvæsenet, i henhold til artikel 4, nr. 6, undtaget fra installering af fartskriver, ligesom de køretøjer, der anvendes af vandbygningsvæsenet, af vandværker, af vejvæsenet osv. Dette punkt er placeret imellem det, der sigter til køretøjer, benyttet af forsvaret og brandvæsenet, og to punkter, som omhandler køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller til lægelige opgaver.

23. Det må indrømmes, at artikel 4, nr. 4, i forordning nr. 543/69, senest ændret ved artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 2827/77, kun undtog »tjenestekøretøjer, der benyttes af ... gas-... værker« (»*used by the ... gas ... services*« i den engelske version), og at artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 anvender formuleringen »køretøjer, der benyttes af ... gas-... væsenet« (»*used in connection with the ... gas ... services*« i den engelske version).

24. Selv om den nye formulering er mere omfattende, skal den fortolkes i overensstemmelse med de målsætninger, der forfølges af forordningen, således som det fastsættes i den første betragtning til forordning nr. 3820/85, ifølge hvilken »der er behov for at gøre bestemmelserne i nævnte forordning [nr. 543/69, som ændret] mere smidige, *uden at målsætningerne derved anfægtes*« [22].

25. Som Kommissionens repræsentant med rette har påpeget i retsmødet, er målsætningerne forblevet de samme, selv om formuleringerne i de relevante forskrifter er ændret.

26. Alle de i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte køretøjer har én ting til fælles: *De anvendes i forbindelse med offentlige tjenesteydelser af almen interesse* på områder, hvor der — som oftest — ikke foregår konkurrence, og hvor fartskriveren følgelig ikke skaber konkurrenceforvridning.

27. Netop vedrørende offentlige tjenesteydelser hjemler artikel 4, nr. 4, som ændret i forordning nr. 543/69, undtagelse for køretø-

22 — Min fremhævelse. Det er fejlagtigt, at British Gas i sine indlæg, punkt 3.23, henviser til den toogtyvende betragtning, der omhandler de afvigelser, der tilstedes af medlemslandene i medfør af artikel 13, og ikke undtagelserne i artikel 4, som omhandles i ellevte og tolvte betragtning.

jer, »der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser, som ikke konkurrerer med erhvervsmæssige transportvirksomheder«. Domstolen har fastslået, at denne formulering — der ganske vist er fri for enhver dobbelttydighed — udelukkede omfatter køretøjer, der tilhører private, og som anvendes af disse til udførelsen af en offentlig eller almennyttig tjenesteydelse, idet den omhandlede undtagelse kun omfattede »situationer, hvor intet konkurrenceelement kan komme på tale« [23].

28. Så snart et køretøj udfører transport i forbindelse med en tjenesteydelse, som ikke er offentlig, på et aktivitetsområde med fri konkurrence, hvilket er tilfældet med køretøjer tilhørende et selskab med ansvar for gasforsyningen, når de medfører »marketingprodukter«, forlader man undtagelsesområdet og træder ind i den almindelige ordning. Transportaktivitet i handelsøjemed inden for et område med fri konkurrence falder altså ind under ovennævnte forordningers naturlige anvendelsesområde og ikke ind under undtagelsesområdet.

29. At indrømme et selskab, der har ansvaret for gasforsyningen, adgang til at levere gasapparatur til husholdninger med køretøjer, der ikke er udstyret med fartskriver, samtidig med at dette apparat skal installeres i køretøjer tilhørende de konkurrerende handlende, er ensbetydende med at skabe konkurrenceforvridning mellem de erhvervsdrivende, *der delvis udøver nøjagtig den samme aktivitet*, og er i strid med de bestemmelser, der har til formål at indføre lige konkurrence mellem transportvirksomhederne.

23 — Ovennævnte dom af 6.12.1979, Nehlsen mod Bremen, præmis 7.

30. Ligeledes ville en udvidelse af undtagelsen i artikel 4, nr. 6, til at gælde andre leverandører af gasapparatur modarbejde målsætningen om bedre færdselssikkerhed og bedre arbejdsforhold, der søges opnået ved forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

31. Efter min opfattelse kan et selskab med ansvar for gasforsyningen således kun påberåbe sig undtagelsen i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, når dets køretøjer *udelukkende* medfører teknisk materiel i forbindelse med vedligeholdelse af forsyningsnettet, som f.eks. gasmålere.

32. På samme måde er en snæver fortolkning påkrævet, når køretøjerne er således udstyret, at de også kan anvendes i handelsøjemed. Det er således karakteren af deres opgaver og af de produkter, de medfører, der gør det muligt at sondre mellem de tilfælde, hvor der kan undtages fra installering af en fartskriver, og dem, hvor en sådan er påkrævet. Undtagelsen kan kun indrømmes, når køretøjerne udelukkende medfører såkaldt »teknisk« materiel.

33. De ulemper, dette kan medføre for selskabet med ansvar for gasforsyningen, som f.eks. installering af en fartskriver i alle køretøjer, der ikke udelukkende anvendes til transport af »teknisk materiel«, og pligten til at starte fartskriveren, hver gang køretøjet medfører »marketingprodukter«, forekommer mig ubetydelige sammenholdt med vigtigheden af formålet med fællesskabsforskrifterne. Sådanne ulemper er således ikke tilstrækkelige til at lade disse forblive uanvendt.

34. Det er endvidere nødvendigt som svar på et argument fremsat af British Gas at præcisere, at et selskab, der har ansvaret for gasforsyningen, under henvisning til sin strenge nationale lovgivning — hvis de nationale bestemmelser da er lige så strenge som fællesskabsforskrifterne — ikke kan gøre gældende, at fritagelsen for fartskriver ikke tilfører det nogen fordele i forhold til konkurrenterne [24]. Det er klart, at en forordnings anvendelsesområde ikke kan afhænge af indholdet af de nationale lovgivninger.

35. I øvrigt kan det forhold, at gasvæsenets køretøjer kun tilbagelægger korte strækninger for så vidt angår transport af marketingprodukter, ikke begrunde en fritagelse fra fartskriver, som dets konkurrenter — i lignende situationer — ikke opnår [25].

36. Det bemærkes endelig, at forordning nr. 3820/85 henviser til Rådets beslutning af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transport [26], hvor der er tale om »*tilnærmelse i takt med udviklingen* af de specielle bestemmelser, der på transportområdet gælder for arbejdsbetingelserne« [27]. En vid fortolkning af undtagelserne i artikel 4 i forordning nr. 3820/85 ville i forhold til denne målsætning kun betyde et tilbageskridt, som Domstolen altid har nægtet at anerkende [28].

37. Mit forslag til afgørelse er herefter som følger:

»1) Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 finder anvendelse på alle køretøjer, der benyttes med henblik på transport, som ikke i det hele og udelukkende er forbundet med produktion og distribution af gas samt vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer.

2) Den i artikel 4, nr. 6, i forordning (EØF) nr. 3820/85 og i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85 hjemlede undtagelse omfatter køretøjer, som anvendes med henblik på transport, der udelukkende er forbundet med produktion og distribution af gas samt vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer.«

24 — Jf. punkt 3.25 og 4.3 i British Gas' indlæg.

25 — Jf. punkt 3.26 i British Gas' indlæg.

26 — EFT 1965-1966, s. 60.

27 — Tredje betragtning i ovennævnte beslutning, min fremhævelse.

28 — Jf. på dette punkt forslag til afgørelse fra generaladvokat Reischl i ovennævnte sag, Cagnon og Taquet.