FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT ANTONIO SAGGIO

fremsat den 21. september 2000 [1]

1. Ved kendelse indgået til Domstolen den 6. august 1999 har Nottingham Magistrates' Court (Det Forenede Kongerige) — i en sag anlagt af Vehicle Inspectorate, som er et forvaltningsorgan, der henhører under Det Forenede Kongeriges transportministerium, mod et passagertransportselskab og et antal af dette selskabs førere — forelagt EF-Domstolen et komplekst præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af visse bestemmelser i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport [2].

Relevante fællesskabsbestemmelser

2. Ifølge den oprindelige ordlyd af EØF-traktatens artikel 75, der fandt anvendelse forud for ikrafttrædelsen af Den Europæiske Fælles Akt, traktaten om Den Europæiske Union og Amsterdam-traktaten (hvorefter artiklen efter ændring nu er artikel 71 EF), kunne Rådet på forslag fra Kommissionen og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Europa-Parlamentet vedtage foranstaltninger vedrørende »fælles regler for international transport« og de »betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat« og i henhold til den nævnte artikels stk. 1, litra c), »alle andre formålstjenlige bestemmelser«. Denne formulering gjorde det også muligt for Rådet at vedtage bestemmelser af social karakter eller i det mindste bestemmelser, der er forbundet med den offentlige sikkerhed på transportområdet, med det formål at gennemføre EØF-traktatens formål — der er fremhævet i samme artikel 75 — i overensstemmelse med de almindelige principper, der bl.a. følger af det, som dengang var EØF-traktatens artikel 118 (som efter ikrafttrædelsen af traktaten om Den Europæiske Union blev artikel 118 i EF-traktaten, men som efter ikrafttrædelsen af Amsterdam-traktaten blev indsat i artikel 136 EF-143 EF). Denne mulighed, som allerede var en uadskillelig del af systemet, blev udtrykkeligt anerkendt i den ordlyd, som EF-traktatens artikel 75, stk. 1, litra c), blev givet ved indførelsen af traktaten om Den Europæiske Union, hvorefter Rådet kunne vedtage »foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden«.

3. Der blev fra slutningen af 1960'erne vedtaget forskellige forordninger på grundlag af den oprindelige ordlyd af EØF-traktatens artikel 75, som indeholdt bestemmelser af social eller beskyttelsesmæssig karakter på transportområdet, som senere blev samlet i én retsakt ved Rådets forordning (EØF) nr. 3280/85 af

1 — Originalsprog: italiensk.
2 — EFT L 370, s. 8.

20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [3]. Denne forordning, der finder anvendelse på vejtransport af personer eller gods [4], har både til formål at sikre en *passende social beskyttelse af førerne* og garantere et *højt niveau for færdselssikkerheden* [5], uden skade for administrationen af transportvirksomhederne [6]. For at gennemføre de to nævnte formål i praksis, som er særlig vigtige i forbindelse med vejtransport af personer, er den omhandlede forordning baseret på en række bestemmelser, der bl.a. vedrører køretider, afbrydelser i arbejdet og førernes hvileperioder (artikel 6-9 i forordning nr. 3280/85).

4. Efter ordlyden af artikel 6 i forordning nr. 3820/85 må den daglige køreperiode — defineret som den samlede køretid mellem to hviletider — i princippet ikke overstige ni timer, idet den samlede kørselsperiode aldrig må overstige 90 timer over en periode på to sammenhængende uger. Artikel 7 kræver yderligere, at den daglige køreperiode skal afbrydes af en pause — der ikke kan betragtes som daglig hviletid — som i princippet skal bestå af 45 minutter i løbet af hvilke føreren ikke må udføre andet arbejde. Det skal i øvrigt bemærkes, at ventetid og tid, der ikke anvendes til at føre et køretøj, men som tilbringes i et kørende køretøj, på en færge eller i et tog, i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, ikke betragtes som »andet arbejde«.

5. Artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85 definerer hviletid på følgende måde: »ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid«. Den *daglige* hviletid skal i henhold til forordningens artikel 8 i princippet omfatte mindst elleve sammenhængende timer for hver 24 timer, mens den *ugentlige* hviletid normalt skal omfatte mindst 45 sammenhængende timer for hver arbejdsuge. Den daglige hviletid kan inden for de begrænsninger og på de betingelser, der er fastsat i forordningens artikel 9, afbrydes, når en fører følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane.

6. Med henblik på at sikre overholdelsen af de ovenfor nævnte sociale bestemmelser i praksis fastsætter fællesskabsbestemmelserne, at der i princippet skal benyttes et specielt kontrolapparat på området inden for vejtransport, som på nuværende tidspunkt er reguleret af den ovennævnte forordning nr. 3821/85, der har samlet tidligere bestemmelser på området i én fælles retsakt. I overensstemmelse med artikel 3 i forordning nr. 3821/85 skal det omhandlede apparat (almindelig kendt som en »fartskriver«) installeres og anvendes i alle køretøjer, som benyttes til person- eller godsbefordring på vej, og som er indregi-

3 — EFT L 370, s. 1.

4 — Det er hvad, der klart fremgår af artikel 1, nr. 1, hvorefter udtrykket »vejtransport« omfatter »al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand«.

5 — Dette dobbelte formål, der ikke er klart præciseret i ordlyden af forordning nr. 3280/85, kan med tilstrækkelig klarhed udledes ved læsning af forordningens fjortende, nittende, enogtyvende og toogtyvende betragtning, som taler om »social beskyttelse« og »færdselssikkerhed«.

6 — Jf. med hensyn hertil femtende betragtning til forordningen.

streret i en medlemsstat, bortset fra i de undtagelses- og dispensationstilfælde, der er fastsat og organiseret i artikel 4, nr. 1, artikel 13 og artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 3820/85. Det følger navnlig af denne forordnings artikel 4, nr. 3, at fællesskabsbestemmelserne på det sociale område ikke omfatter »køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«.

7. Artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85 regulerer benyttelsen af kontrolapparaterne. Det følger af artikel 13, at »[a]rbejdsgiveren og førerne sørger for, at kontrolapparaterne fungerer rigtigt og betjenes korrekt«. Artikel 14 og 15 bestemmer herefter, at arbejdsgiveren udleverer de diagramark til førerne, som skal anvendes i det apparat, der er installeret i køretøjet, og at førerne skal anvende diagramarkene »hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet« og først skal udskifte dem »ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode« (artikel 15, stk. 2). Det er i denne sag relevant at bemærke, at artikel 15, stk. 3, andet led, i forordning nr. 3821/85 bestemmer, at førerne skal optegne følgende tider »særskilt og klart« på diagramark, der er beregnet hertil, gennem apparatet eller manuelt [7]:

a) »køretider,

b) »alle andre arbejdsperioder«

c) »rådighedstiden« [8], og

d) »afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder«.

Føreren skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise diagramarkene for den pågældende uge, idet disse herefter skal overgives til arbejdsgiveren, som opbevarer dem omhyggeligt i mindst et år efter anvendelsen for på forlangende at forevise dem for tilsynsmyndighederne (artikel 14, stk. 2, og artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85.

8. Artikel 17, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 og artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 bestemmer, at medlemsstaterne udsteder de til gennemførelse af de to forordninger nødvendige administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser samt de i tilfælde af overtrædelse gældende sanktioner. For så vidt angår Det Forenede Kongerige — den i sagen berørte medlemsstat — findes de omhandlede bestemmelser i section 97 i Transport Act 1968, som fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af manglende overholdelse af de betingelser for benyttelse af kontrolapparatet, der er fastsat i artikel 13-16 i den ovennævnte forordning nr. 3821/85.

7 — Defineret i forordning nr. 3820/85.

8 — »Rådighedstiden« omfatter: ventetid, dvs. den periode, i hvilken førerne ikke skal blive i eller ved køretøjet undtagen for at besvare eventuelle henvendelser om at begynde eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde, tid tilbragt ved siden af en fører under kørslen, og tid tilbragt på en soveplads under kørslen.

Faktiske omstændigheder i hovedsagen

9. Det engelske selskab Skills Motor Coaches Ltd (herefter »selskabet Skills«), Nottingham, udøver virksomhed i form af vejtransport af passagerer ved at tilbyde faste linjer eller kørsel efter aftale. Med henblik herpå benytter det førere, der bor i forskellige dele af Det Forenede Kongerige. Førerne anmodes om at overtage busser på andre steder end på deres bopæl eller selskabets hjemsted, for at de kan afløse de førere, der har opbrugt deres daglige eller ugentlige køretid. Det er i den forbindelse selskabet Skills, der anviser de steder, hvor hver fører skal påbegynde og afslutte sit arbejde, idet føreren selv kan vælge, hvilken transportmåde han vil benytte for at komme frem til det sted, hvor bussen skal overtages: hvis han bor langt fra dette overtagelsessted, kan han benytte en af selskabet Skills' biler aftenen eller dagen før, benytte sin egen bil, indgå en aftale med den fører, han skal afløse, eller endelig overnatte på det hotel på overtagelsesstedet, som arbejdsgiveren har indgået aftale med. I almindelighed beslutter selskabet Skills' førere sig for, hvordan de vil komme frem til overtagelsesstedet under hensyntagen til deres sociale og familiemæssige arrangementer og den afstand, der er imellem de pågældende steder og deres sædvanlige bopæl. De er kun forpligtede til fysisk at være i stand til at overtage bussen på det sted, og på den tid, som fastsættes af selskabet Skills.

10. Selskabet Skills' busser er udstyret med de kontrolapparater, der er krævet i forordning nr. 3821/85, og de tilhørende diagramark opbevares omhyggeligt. Endvidere fører selskabet Skills en arbejdstidsplan, hvori alle førernes arbejdsopgaver indføres.

11. Diagramarkene og arbejdstidsplanen blev gjort til genstand for en sammenlignende kontrol foretaget af Vehicle Inspectorate, som er et forvaltningsorgan, der henhører under Transportministeriet. Denne kontrol afslørede visse uregelmæssigheder i relation til førerne B.J. Farmer, C.J. Burley og B. Denman i løbet af september og december 1997. Disse uregelmæssigheder kan opdeles i to grupper. Den første angår Farmer og Burley og vedrører tidspunktet for deres tiltrædelse af tjenesten, mens den anden gruppe angår Denman og vedrører kvalifikationen af de arbejdsopgaver, han udførte.

12. Den første gruppe uregelmæssigheder (»gruppe A«), der blev opdaget af Vehicle Inspectorate i forbindelse med en kontrol af overholdelsen af de i forordning nr. 3820/85 fastsatte bestemmelser vedrørende førernes maksimale arbejdstid, vedrører visse uoverensstemmelser mellem de oplysninger, der fremgår af diagramarkene og de oplysninger, der følger af arbejdstidsplanen med hensyn til Farmer's og Burley's faktiske tiltrædelse af tjenesten. Der er navnlig ikke nævnt noget på kontrolapparatets diagramark vedrørende den 9., 11., 12. og 14. september 1997 og den 12. december 1997 — i rubrikken »andre arbejdstider« — om den tid, som det tog de to omhandlede førere at komme fra deres

bopæl (henholdsvis Littleover ved Derby og Bulwell ved Nottingham) til de steder, hvor busserne skulle overtages (henholdsvis Dover og hos Trowell Services ved Nottingham), mens disse perioder i selskabet Skills' arbejdstidsplan optræder under den generelle beskrivelse af »opsamlingskørsel« (»feeder services«), og omfattede den tid, der forløb mellem tjenestens tiltrædelse på et bestemt tidspunkt — i praksis det tidspunkt, hvor bopælen blev forladt — og overtagelsen af en bus udstyret med en fartskriver. I Farmer's tilfælde var afstanden mellem bopælen (eller driftsstedet i Nottingham) og stedet for overtagelsen af bussen (Dover) ca. 220 miles, og denne strækning blev tilbagelagt i løbet af ca. tre en halv time i et køretøj, der var stillet til hans rådighed af selskabet, hvilket gjorde det muligt for denne fører at påbegynde sin daglige kørselsperiode på et tidspunkt mellem kl. 16.30 og 18.55 den 9., 11., 12. og 14. september 1997. I Burley's tilfælde var afstanden mellem bopælen (eller driftsstedet i Nottingham) og stedet for overtagelsen af bussen (Trowell Services) ca. 5 miles, og den pågældende fører tilbagelagde denne strækning i sin private bil, hvilket gjorde det muligt for ham at påbegynde sin daglige kørselsperiode som medfølgende chauffør kl. 6.10 den 12. december 1997.

13. Den anden gruppe uregelmæssigheder (»gruppe B«), der blev opdaget af Vehicle Inspectorate, vedrører den rette kvalifikation af de opgaver, som Denman udførte den 18. december 1997. Denne dag blev han pålagt at udføre en rutekørsel mellem kl. 7.15 og 9.45, der bestod i at transportere børn og voksne på en bestemt rute på ikke over 50 km, der i medfør af artikel 4, nr. 3, i den førnævnte forordning faldt uden for fællesskabsbestemmelsernes anvendelsesområde. Herefter hvilede Denham indtil kl. 11.25, hvor han påbegyndte en kørselsperiode, som var fuldt ud omfattet af fællesskabsbestemmelserne og korrekt registreret af kontrolapparatet. Imidlertid blev det tidsrum, der forløb fra det tidspunkt (kl. 7.15), hvor Denman begyndte at køre bussen, der benyttedes til rutekørsel, frem til det tidspunkt (kl. 11.15), hvor han overtog den bus, der var udstyret med et kontrolapparat (dvs. mere end fire timer), ikke registreret på denne dags diagramark under overskriften »alle andre arbejdsperioder«, selv om tidsrummet var korrekt indskrevet i selskabet Skills' arbejdstidsplan under »tjeneste 8« (»Duty 8«).

14. Efter at have opdaget de nævnte uoverensstemmelser satte Vehicle Inspectorate selskabet Skills og de tre nævnte førere under tiltale ved Magistrates' Court, Nottingham, for overtrædelse af de relevante bestemmelser i forordning nr. 3820/85 og forordning nr. 3821/85 og af section 97 i Transport Act 1968. Selskabet Skills gjorde til støtte for sit forsvar gældende, at førerne og deres arbejdsgivere ikke på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin er forpligtede til at registrere den tid, som det tager førerne at tilbagelægge strækningen mellem deres bopæl og det sted, hvor de overtager den bus, på hvilken en fartskriver skal installeres og anvendes.

Det præjudicielle spørgsmål

15. I denne sag, som jeg lige har redegjort for, har Magistrates' Court, Nottingham, besluttet at forelægge Domstolen et spørgsmål, der i det væsentlige går ud på:

»Skal artikel 15, stk. 2 og 3, i Rådets forordning nr. 3821/85, hvorefter førerne skal registrere 'alle andre arbejdsperioder' og 'afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder' på køretøjets diagramark, fortolkes således, at udtrykkene omfatter

a) tidsrum, der anvendes til transport med henblik på at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, som beskrevet under gruppe A, dvs. henholdsvis

   i) tidsrum, der anvendes på transport ifølge arbejdsgiverens anvisninger, og

   ii) tidsrum (der indgår som en del af den daglige eller ugentlige hvileperiode efter den seneste arbejdsperiode), som den ansatte anvender på transport på et tidspunkt og på en måde, som han selv vælger

b) tidsrum, hvori der køres eller udføres anden tjeneste, der er undtaget fra kravet om installation og anvendelse af kontrolapparat, som beskrevet under gruppe B?«

Besvarelse af spørgsmålet

Indledende bemærkninger

16. En korrekt besvarelse af det præjudicielle spørgsmål kræver først og fremmest, at der tages hensyn til de formål, som forordning nr. 3820/85 og forordning nr. 3821/85 forfølger ved at fastsætte præcise regler om arbejds- og hvileperioder for førere og ved kravet om tilstrækkeligt udstyr til at kontrollere reglernes overholdelse. Disse formål består, som jeg har fremhævet ovenfor, i det væsentligste i at sikre en *passende social beskyttelse af førerne* og i at garantere et *højt niveau for færdselssikkerheden*, uden at de krav, der stilles til administrationen af transportvirksomheder, berøres på en skadelig måde. Domstolen henviste i Van Swieten-dommen [9] til dette dobbelte formål, idet den præciserede, at forordning nr. 3820/85 »bl.a. har til formål at garan-

9 — Dom af 2.6.1994, sag C-313/92, Sml. I, s. 2177.

tere færdselssikkerheden og at forbedre førernes arbejdsvilkår« [10], og understregede, at denne forordning »med bestemmelsen om, at hvert tidsrum af 24 timer skal omfatte et mindste antal daglige hviletimer, [har] til formål at sikre føreren en afveksling mellem køretider og hviletider, som garanterer, at denne ikke sidder ved rattet i køretøjet i en så lang periode, at den fremkalder en træthedstilstand og bringer færdselssikkerheden i fare« [11].

17. Henset til disse formål, er de arbejds- og hvileperioder, som de to omhandlede forordninger henviser til, uden enhver betydning i relation til aflønningen, idet man ikke kan definere dem som en grænse, der medfører betaling af løn eller udløser lønforhøjelser [12]. Perioderne har derimod til formål at fordele førernes forskellige daglige og ugentlige arbejdsperioder på en måde, der er forenelig med kravet om at sikre sikkerheden for førerne og passagerne og trafiksikkerheden i almindelighed, uden at økonomiske overvejelser forleder førerne til at føre køretøjerne i længere tid, end den menneskelige arbejdsstyrke tillader. Den nationale ret har i forelæggelseskendelsen i øvrigt præciseret, at samtlige selskabet Skills' førere »aflønnes efter en fast ugentlig/daglig tarif, uanset hvor mange eller få timer, de har arbejdet« [13]. Det gælder med andre ord i denne sag som i almindelighed, at når de to omhandlede forordninger finder anvendelse, opnår førerne ikke en højere eller lavere løn, hvis de arbejder i mere eller mindre lang tid.

Spørgsmålets første del

18. Henset til det ovenfor anførte, er det uden videre muligt at besvare den *første del* af det præjudicielle spørgsmål, som vedrører førerens forpligtelse til i medfør af artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning nr. 3821/85 at registrere »alle andre arbejdsperioder« i den betydning, at denne forpligtelse udstrækkes til de tidsrum, som føreren anvender på den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, på hvilket en fartskriver skal installeres og anvendes, og som findes på et andet sted end på hans bopæl eller arbejdsgiverens hjemsted.

19. Det skal først bemærkes, at hverken artikel 6-9 i forordning nr. 3820/85 eller artikel 15 i forordning nr. 3821/85 definerer udtrykket »alle andre arbejdsperioder«, som sidstnævnte forordning medtager blandt de tidsrum, der er omfattet af for-

10 — Van Swieten-dommens præmis 22.

11 — Jf. samme sted, præmis 23.

12 — Denne fortolkning bekræftes ved læsning af artikel 10 i forordning nr. 3820/85, hvorefter det i princippet er forbudt at vederlægge »ej heller i form af præmier eller løntillæg [...] i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde«.

13 — Jf. forelæggelseskendelsens punkt 8.

pligtelsen til at registrere med et kontrolapparat. Derimod er udtrykkene »køretider« (eller »kørselsperiode«), »rådighedstiden«, »afbrydelser i arbejdet« og »hvileperioder« defineret med en vis grad af præcision. Det følger heraf, at det for at afgøre om et tidsrum skal omfattes af »alle andre arbejdsperioder« eller ej, er nødvendigt at foretage en *systematisk* og *teleologisk* fortolkning af de to forordninger for at nå frem til bedømmelseskriterier, der i denne sag gør det muligt at tillægge udtrykket — »alle andre arbejdsperioder« — en *konkret* betydning, idet det ellers forekommer at være generisk.

20. Domstolen har i Van Swieten-dommen fortolket udtrykket »tidsrum af 24 timer«, der er nævnt i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 (»Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer [...]«) således, at det sigter til »ethvert interval af denne varighed, som begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer fartskriveren« [14]. Idet artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 pålægger førerne at anvende diagramark (dvs. aktivere fartskriveren) fra det øjeblik, hvor de overtager køretøjet og udskifte dem ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, ser det ud til, at Domstolen har fastlagt et princip, hvorefter der ikke mellem hvile- og arbejdsperioderne kan indsættes en mellemliggende periode, der kan kvalificeres på en anden måde, eksempelvis som det tidsrum føreren anvender på transport fra sin bopæl til overtagelsesstedet. Med andre ord så *hviler* føreren, inden han aktiverer fartskriveren, mens han *arbejder*, efter at han har aktiveret denne. Bemærkningerne fra de tiltalte i hovedsagen, hvormed det fremhæves, at der ikke af forordning nr. 3821/85 kan udledes en forpligtelse for føreren til at registrere perioder *forud* for køretøjets overtagelse, ligger netop på linje med denne tankegang.

21. Senere har Michielsen og GTS-dommen [15] medført præciseringer heraf. En belgisk ret havde anmodet Domstolen om at udtale sig om forståelsen af og de tidsmæssige grænser for udtrykket »daglige arbejdsperioder«, som findes i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85, og Domstolen præciserede, at dette udtryk ikke må betragtes som synonymt med udtrykket »alle andre arbejdsperioder«, der findes i artikel 15, stk. 3. Det første udtryk »omfatter hele arbejdsdagen som et uafbrudt tidsrum, hvorimod det andet udtryk kun omfatter de perioder, hvor en fører faktisk udfører en aktivitet, der kan have indflydelse på kørslen, herunder køretiden« [16]. Derfor omfatter udtrykket »daglige arbejdsperioder« det snævrere udtryk »alle andre arbejdsperioder«, hvortil kommer »køretider« og »rådighedstiden« såvel som afbrydelser og de daglige hvileperioder [17]. Med henblik på at fastslå, hvornår den daglige arbejdsperiode, der er afgræn-

14 — Jf. Van Swieten-dommens præmis 27.

15 — Dom af 9.6.1994, sag C-394/92, Sml. I, s. 2497.

16 — Jf. Michielsen og GTS-dommens præmis 14.

17 — Under forudsætning af, at de ikke overstiger en time (jf. Michielsen og GTS-dommens præmis 21, 22 og 23).

set ovenfor, begynder og afsluttes, henviser Domstolen til de kriterier, der blev fastlagt i Van Swieten-dommen: Perioden begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode betjener fartskriveren, og den afsluttes ved begyndelsen af en ny daglig hvileperiode [18].

22. Jeg finder, at der på grundlag af de to nævnte domme kan udledes fire kriterier. De kan beskrives på følgende måde: a) udtrykket »andre arbejdsperioder« har en positiv karakter og betegner alle førerens faktiske arbejdsperioder, der kan have en indflydelse på hans kørsel; b) dette udtryk er omfattet af det videre udtryk »daglig arbejdsperiode«, som henviser til hele førerens arbejdsdag, som en sammenhængende tidsperiode; c) denne sidstnævnte periode begynder på det tidspunkt, hvor føreren aktiverer fartskriveren efter en hvileperiode; d) der ligger normalt en hvileperiode forud for en daglig arbejdsperiode, som også efterfølges af en hvileperiode. Det er i lyset af disse kriterier, at problemet med kvalifikationen af de tidsrum, det tager for en fører at overtage et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, og som befinder sig på et andet sted end hans bopæl eller arbejdsgiverens hjemsted, skal behandles.

23. Jeg finder med hensyn hertil, at den tid, det tager for føreren at komme fra sin bopæl til det sted, hvor køretøjet, der er udstyret med en fartskriver, overtages, under ingen omstændigheder kan omfattes af udtrykket »hvileperioder«, der findes i artikel 8 i forordning nr. 3820/85 og artikel 15, stk. 3, litra d), i forordning nr. 3821/85. Der er i den forbindelse grund til at tage hensyn til den almindelige definition af »hviletid« i artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85, der i medfør af henvisningen i artikel 2 i forordning nr. 3821/85 til de almindelige definitioner, der er fastsat i den første forordning, også gælder for forordning nr. 3821/85. Efter denne definition skal der ved »hviletid« forstås »ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid«. I sammenhæng med de bestemmelser, som jeg netop har gennemgået, synes transporten fra bopælen til arbejdet ikke at give føreren mulighed for frit at disponere over sin tid. Derimod udgør den tid, det tager at gennemføre transporten, en periode, »hvor føreren er ansvarlig over for virksomheden for anvendelsen af sin tid« [19], dvs. en forpligtelse som klart vedrører det *resultat*, som føreren skal opnå, nemlig at han skal nå frem til det sted, hvor køretøjet skal overtages på det af arbejdsgiveren fastsatte tidspunkt. Den omhandlede transport har utvivlsomt indflydelse på førerens træthedstilstand, idet den fremkalder stressende situationer, som utvivlsomt indvirker på hans fysiske og mentale tilstand på det tidspunkt, hvor han overtager køretøjet udstyret med en fartskriver [20]. Dette er umiddelbart klart, når føreren — som Bur-

18 — Jf. samme sted, præmis 25.

19 — Citat fra generaladvokat Tesauro's forslag til afgørelse i Michielsen og GTS-sagen (Sml. 1994 I, s. 2499, punkt 4).

20 — Det bemærkes, at det følger af artikel 7, stk. 5, og artikel 8, stk. 7, i forordning nr. 3820/85, at hverken kørselsafbrydelser eller den tid, der tilbringes på et køretøjs soveplads, når dette ikke holder stille, betragtes som »hviletid«.

ley gjorde i hovedsagen — benytter sit eget køretøj for at komme frem til overtagelsesstedet, men det kan ikke udelukkes, at det også gælder i det tilfælde, hvor føreren — som Farmer i hovedsagen — benytter en transportmåde, som arbejdsgiveren har stillet til hans disposition.

24. Når det er fastslået, at der ikke er tale om hvile, er det enkelt at forbinde det tidsrum, det tager føreren at komme frem til det sted, hvor køretøjet, der er udstyret med en fartskriver, skal overtages, med det almindelige udtryk »daglig arbejdsperiode«, som er defineret i Michielsen og GTS-dommen. Blandt dette udtryks forskellige bestanddele er det kun udtrykket »alle andre arbejdsperioder«, der kan omfatte den i sagen omhandlede transport fra bopæl til arbejde, idet de andre udtryk, som artikel 15, stk. 3, i forordning nr. 3821/85 anvender (»køretider«, »rådighedstiden«, »afbrydelser i arbejdet« og »hvileperioder«), klart vedrører andre situationer. Domstolen gav i øvrigt i den ovenfor nævnte dom en definition af »andre arbejdsperioder«, der nemt kan overføres til den i sagen omhandlede transport: Denne definition omfatter, som anført ovenfor, reelt »de perioder, hvor en fører faktisk udfører en aktivitet, der kan have indflydelse på kørslen«. Det er min vurdering, at førerens transport fra sin bopæl til sit arbejde i et køretøj, der føres af ham selv eller af andre, omfattes af denne vide definition, hvis det haves i erindring, at denne transport utvivlsomt indvirker på — i praksis vil den være sammenfaldende med — den kørselsperiode, som den nævnte fører tilbringer i køretøjet udstyret med en fartskriver.

25. Den kritik, der er eller måtte blive rejst mod denne fortolkning af de omhandlede forordninger, er grundløs. Kritikken kan kort fortalt opdeles i fire punkter: a) bestemmelsen i artikel 7, stk. 4, i forordning nr. 3820/85; b) den vanskelighed, der er forbundet med at foretage en klar adskillelse mellem førerens transport fra bopæl til arbejde og hans daglige og ugentlige hvileperioder; c) Domstolens stilling vedrørende den daglige arbejdsperiodes begyndelse; d) vigtigheden af de anvisninger, som arbejdsgiveren måtte give til sin fører vedrørende den vej, der skal følges, og de tider og fremgangsmåder, der skal overholdes.

26. Det første kritikpunkt støttes på artikel 7, stk. 4, i forordning nr. 3820/85. Denne bestemmelse fastsætter først princippet, hvorefter føreren ikke må udføre »andet arbejde« under kørselsafbrydelser, herefter præciseres det, at »[v]entetid og tid, der ikke anvendes til at føre et køretøj, men som tilbringes i et kørende køretøj, på en færge eller i et tog, [ikke] betragtes [...] som 'andet arbejde' i henhold til denne artikel«. Kan der på grundlag af denne bestemmelse udledes et almindeligt princip [21], hvorefter den fører, der rejser med et kørende køretøj, men som ikke fører det, i princippet ikke arbejder? Jeg er tilbøjelig til besvare spørgsmålet benægtende. Således som den omhandlede bestemmelse er formuleret, omfatter den *udelukkende* kørselsafbrydelser, og den er blevet til af prakti-

21 — Dette princip kan også udledes af ordlyden af artikel 9 i forordning nr. 3820/85, hvorefter førerens daglige hviletid i visse situationer kan afbrydes, såfremt føreren følger med et køretøj, der transporteres med færge eller jernbane, idet den daglige hviletid, der afbrydes på denne måde, forlænges med to timer. Afbrydelser om bord på færge eller i tog udgør således en del af den »daglige hviletid«.

ske årsager, dvs. for at give mulighed for, at disse afbrydelser rent *faktisk* finder sted, selv om føreren følger med »et kørende køretøj, en færge eller et tog«. Kørselsafbrydelser forudsætter imidlertid nødvendigvis — inden for den almindelige ordning i artikel 7 i forordning nr. 3820/85 — at kørslen med køretøjet, der er udstyret med en fartskriver, allerede er påbegyndt og skal fortsættes. I denne sag ligger førerens transport fra bopæl til arbejde tidsmæssigt *forud* for påbegyndelsen af kørselsperioden, og den kan derfor ikke betegnes som en kørselsafbrydelse, hvorfor den nævnte bestemmelse formentlig ikke kan anvendes. Det første kritikpunkt savner derfor grundlag.

27. Det andet kritikpunkt vedrører den vanskelighed, der er forbundet med at skelne mellem førerens transport fra bopæl til arbejde og hans daglige eller ugentlige hvileperioder. Den fortolkning, som jeg har foreslået, tager udgangspunkt i den vurdering, at føreren forlader sin bopæl og kommer frem til overtagelsesstedet ved at følge den mest hensigtsmæssige vej, idet transporttiden begrænses ved at gøre brug af et adækvat transportmiddel; men hvad er retsstillingen, hvis føreren frivilligt forlænger den normale transport og forlader sin bopæl tidligere end forudsat, eller værre endnu, hvis han ankommer direkte til overtagelsesstedet fra et sted — ikke bopælen — hvor han afholdt sin ferie? Jeg benægter ikke, at en kvalificering af den tid, som føreren anvender på transporten fra bopæl til arbejde som arbejdstid, kan give anledning til praktiske vanskeligheder. Der er dog grund til at lægge afgørende vægt på det *offentliges interesse* i, at føreren tilbagelægger sin kørselsperiode i en tilstand, hvor han er så oplagt som muligt, hvorved det undgås, at stress oparbejdet under denne transport — uanset dens varighed eller transportmåden — får en negativ indvirkning på, hvor oplagt han er og på hans arbejdspræstation. Denne opfattelse af de omhandlede bestemmelsers sociale funktion er grundlaget for min vurdering, hvorefter transporten fra bopæl til arbejde skal registreres under »andre arbejdsperioder« ved anvendelse af fartskriveren. Det tilkommer herefter den nationale ret i hver enkelt konkret sag at påvise et eventuelt misbrug i forbindelse med den korrekte anvendelse af den omtvistede regel, som den følger af en systematisk og teleologisk fortolkning af de relevante fællesskabsbestemmelser. Det følger heraf, at også det andet kritikpunkt savner grundlag.

28. Det tredje kritikpunkt vedrører Domstolens stilling i relation til den daglige arbejdsperiodes begyndelse. Det er blevet gjort gældende, at Van Swieten-dommen og Michielsen og GTS-dommen bygger på den forudsætning, at hele førerens arbejdsperiode — uanset om der er tale om køretid eller alle andre arbejdsperioder — skal påbegyndes på det tidspunkt, hvor denne aktiverer fartskriveren, og at han kun kan have en hvileperiode (ugentlig eller daglig) forud for dette tidspunkt, hvorfor det tidsrum, som føreren anvender på at komme fra sin bopæl til stedet for køretøjets overtagelse, ikke kan betragtes som arbejdstid, og derfor ikke skal anføres på fartskriverens diagramark. En sådan fortolkning af de to pågældende domme forekommer at være urimeligt indskrænkende. Domstolen har efter min opfattelse baseret sig på den sædvanlige situation, hvor en fører bor tæt

på sit arbejdssted, hvorfor den ved definitionen af arbejdsperiodens begyndelse valgte at benytte sig af en formulering, der var inspireret af den almindelige erfaring og tingenes normale rækkefølge, og som ikke var styret af et forsøg på at fastsætte en absolut frist for medtagelse af andre arbejdsperioder i den daglige arbejdstid, som ikke kan betegnes som hvile, der er foretaget *før* køretøjets overtagelse. Kommissionen har i sit indlæg [22] korrekt fortolket artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 således, at den på ingen måde udelukker muligheden for også at registrere tidsrum, der ligger *forud* for køretøjets overtagelse. Det Forenede Kongerige [23] og Kongeriget Sverige [24] tilslutter sig også denne fortolkning i deres indlæg; en fortolkning, som jeg er enig i. Herefter skal også det tredje kritikpunkt forkastes.

29. Det fjerde og sidste kritikpunkt er baseret på betydningen af de eventuelle anvisninger, som arbejdsgiveren giver føreren vedrørende den vej, der skal følges, og vedrørende de tidspunkter og transportmåder, der skal overholdes for at komme frem til stedet for overtagelsen af køretøjet udstyret med en fartskriver. Kommissionen bemærker i den forbindelse [25], at der skal foretages en sondring mellem den situation, hvor føreren har modtaget sådanne anvisninger fra sin arbejdsgiver, og den situation, hvor der ikke er givet nogen anvisninger. På grundlag heraf konkluderer Kommissionen, at det kun er i den første situation — dvs. hvor der er givet anvisninger — at transporten fra bopælen til arbejdet kan anses for at være omfattet af udtrykket »andre arbejdsperioder«, og derfor skal registreres af fartskriveren, mens denne transport i den anden situation — dvs. hvor der ikke er givet anvisninger — skal sidestilles med daglige hvileperioder. Kommissionens synspunkt er i det væsentligste baseret på artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85, som sidestiller hviletid med det tidsrum, inden for hvilket føreren »kan disponere frit over sin tid«, og på en *ex contrario* fortolkning af denne bestemmelse, hvorefter »der er grund til at betragte enhver periode, hvor føreren er ansvarlig over for virksomheden for anvendelsen af sin tid, som arbejdsperiode« [26]. Selv om dette synspunkt er sindrigt, kan jeg ikke tilslutte mig det, eftersom det ikke tager højde for de sociale formål med forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85. Såfremt man tager hensyn til disse formål, forekommer det at være uden betydning, om en fører følger anvisninger, som han har modtaget fra sin arbejdsgiver, for at komme fra sin bopæl til stedet for køretøjets overtagelse eller handler frit: Det afgørende er, at føreren ikke bliver træt, inden han påbegynder kørselsperioden, og ikke bringer sin egen sikkerhed eller sikkerheden for de passagerer, han transporterer, eller færdselssikker-

22 — Jf. indlæggets punkt 23-26.
23 — Indlæggets punkt 3.3.
24 — Indlæggets punkt 20.
25 — Indlæggets punkt 31-34.
26 — Jf. generaladvokat Tesauro's forslag til afgørelse i Michielsen og GTS-sagen, der er nævnt i fodnote 1 19.

heden i fare. Såfremt dette synspunkt er korrekt, forekommer det nødvendigt at lade hele transporten fra bopælen til arbejdet være omfattet af udtrykket »andre arbejdsperioder«, uden at der skal sondres mellem to forskellige situationer, der afhænger af, om arbejdsgiveren har givet anvisninger eller ikke. Såfremt det udelukkes, at den omhandlede transport kan være omfattet af »hviletid«, hjælper det ikke at indføre andre sondringer, der afhænger af førerens større eller mindre grad af frihed i relation til valg af rute, tidspunkter og transportmåder. Det fremgår i øvrigt klart af forelæggelseskendelsen — som jeg allerede har nævnt — at førerne hos selskabet Skills havde frihed til at vælge den mest hensigtsmæssige transportmåde for at komme frem til stedet, hvor busserne udstyret med en fartskriver skulle overtages. Det fjerde kritikpunkt forekommer derfor også at savne grundlag.

30. Derfor finder jeg, at artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning nr. 3821/85 skal fortolkes således, at en førers forpligtelse til at registrere »alle andre arbejdsperioder« også omfatter tidsrum, som føreren anvender på den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens hjemsted, uanset om arbejdsgiveren har givet anvisninger med hensyn hertil, og om føreren kan vælge tidspunktet og transportmåden.

Spørgsmålets anden del

31. Med spørgsmålets *anden del* spørger den forelæggende ret Domstolen, om førerens forpligtelse til at registrere »alle andre arbejdsperioder« også omfatter de perioder, som denne anvender på at gennemføre de transportydelser, der er undtaget fra forpligtelsen til at anvende et kontrolapparat, hvilket eksempelvis gælder for de former for rutekørsel, der er nævnt i artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85.

32. Det forekommer mig, at dette spørgsmål kun kan besvares bekræftende. Selv om føreren udfører en transportydelse, der ikke er omfattet af forpligtelsen til at installere og anvende en fartskriver, kan det ikke bestrides, at den fører, der er beskæftiget med kørsel af et køretøj, der benyttes til rutekørsel, *arbejder*, idet han udfører en form for kørsel, som forekommer at være fuldstændig identisk med den, der foretages ved kørsel af et køretøj, der er udstyret med en fartskriver[27]. Denne kørselsaktivitet

27 — Det forholder sig således, at det køretøj, der benyttes, kan være det samme, idet fartskriverens aktivering afhænger af, hvilken type kørsel der udføres.

skal derfor registreres som »andre arbejdsperioder«, og den skal ved beregningen af den daglige arbejdsperiode tillægges den kørselsperiode, der er omfattet af den almindelige fællesskabsordning. Denne fortolkning bekræftes (indirekte) af Van Swieten-dommen, hvori Domstolen bekræftede, at fællesskabsordningen også gælder for »vejtransport inden for Fællesskabet med køretøjer indregistreret i en medlemsstat til eller fra tredjelande, som ikke er deltagere i AETR-overenskomsten, eller i transit gennem disse lande« [28], idet det med hensyn hertil blev understreget, at den effektive virkning af forordning nr. 3820/85 »ville blive bragt i fare, hvis anvendelsen af fællesskabsordningen afhang af den rute, som køretøjer indregistreret i de forskellige medlemsstater benytter, og hvis de nationale lovgivninger fortsat skulle finde anvendelse, når ruten kun delvis lå inden for Fællesskabet« [29]. Når Domstolen har fundet, at transporter af denne type skal omfattes af forpligtelsen til at benytte et kontrolapparat, er der efter min opfattelse så meget desto mere grund til at mene, at den kørselsaktivitet, der falder uden for fællesskabsbestemmelserne, og som gennemføres *fuldstændigt* inden for Fællesskabet, er omfattet af registreringsforpligtelsen. Disse aktiviteter har bestemt en indvirkning på førerens ydedygtighed. Hvis man ikke tager hensyn hertil, vil man tilsidesætte de sociale formål med forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

33. Den eneste vanskelighed, der er forbundet med at lade den kørsel, der ikke er omfattet af fællesskabsordningen, være omfattet af de »andre arbejdsperioder«, ser ud til at følge af det forhold — forudsat det består — at disse aktiviteter udøves *forud* for det tidspunkt, hvor føreren aktiverer fartskriveren. Det er dog kun en tilsyneladende vanskelighed: Som jeg har påvist ovenfor, udelukker forordning nr. 3821/85 ikke muligheden for også at registrere perioder, der ligger *forud* for overtagelsen af et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, og Van Swieten-dommen og Michielsen og GTS-dommen kan ikke fortolkes således, at de begrænser førerens daglige arbejdsperiode til kun at omfatte de aktiviteter, han udøver *efter* fartskriverens aktivering.

34. Herefter finder jeg, at førerens forpligtelse til at registrere »alle andre arbejdsperioder« også omfatter tidsrum, som en fører benytter til udførelse af transportydelser, hvor der ikke gælder et krav om anvendelse af et kontrolapparat.

28 — Jf. Van Swieten-dommens præmis 21.
29 — Jf. Van Swieten-dommens præmis 17.

Forslag til afgørelse

35. Henset til det ovenfor anførte foreslår jeg Domstolen at besvare den forelæggende rets spørgsmål som følger:

»Artikel 15, stk. 2 og 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at registrere 'alle andre arbejdsperioder' også omfatter:

a) tidsrum, som føreren anvender på den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens hjemsted, uanset om arbejdsgiveren har givet anvisninger med hensyn hertil, og om føreren kan vælge tidspunktet og transportmåden

b) tidsrum, som en fører benytter til udførelse af transportydelser, hvor der ikke gælder et krav om anvendelse af et kontrolapparat.«