JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
ANTONIO SAGGIO
21 päivänä syyskuuta 2000 [1]

1. Nottingham Magistrates' Court (Yhdistynyt kuningaskunta) on yhteisöjen tuomioistuimeen 6.8.1999 jättämässään ennakkoratkaisupyynnössä pyytänyt vastausta monitahoiseen ennakkoratkaisukysymykseen, joka koskee tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 [2] (jäljempänä asetus N:o 3821/85) tiettyjen säännösten tulkintaa; kysymys on esitetty Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriön toimeenpanevan viranomaisen Vehicle Inspectoraten erästä maanteiden henkilöliikennettä harjoittavaa yhtiötä ja eräitä tämän yhtiön palveluksessa olevia kuljettajia vastaan vireille paneman oikeudenkäynnin yhteydessä.

Asiaan sovellettava yhteisön lainsäädäntö

2. ETY:n perustamissopimuksen 75 artiklan alkuperäisessä sanamuodossa, sellaisena kuin se oli voimassa ennen Euroopan yhtenäisasiakirjan, Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Amsterdamin sopimuksen (jonka perusteella tästä artiklasta on tullut EY 71 artikla) voimaantuloa, määrättiin, että neuvosto voi komission ehdotuksesta sekä talous- ja sosiaalikomiteaa ja Euroopan parlamenttia kuultuaan antaa "yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen", ja vahvistaa "ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä", sekä antaa tämän artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla "muut aiheelliset säännökset". Tämän sanamuodon perusteella neuvostolla oli oikeus antaa myös säännöksiä, jotka koskevat sosiaalisia kysymyksiä tai ainakin liittyvät yleiseen turvallisuuteen kuljetusalalla, pyrkiessään saavuttamaan tässä samassa 75 artiklassa mainitut ETY:n perustamissopimuksen tavoitteet sellaisten yleisten periaatteiden mukaisesti, jotka voitiin johtaa muun muassa silloisesta ETY:n perustamissopimuksen 118 artiklasta (josta on Euroopan unionista tehdyn sopimuksen voimaan tullessa tullut EY:n perustamissopimuksen 118 artikla ja joka sittemmin on Amsterdamin sopimuksen voimaantullessa siirretty EY 136—143 artiklaan). Tämä järjestelmään jo implisiittisesti sisältynyt mahdollisuus on nimenomaisesti tunnustettu Euroopan unionista tehdyllä sopimuksella käyttöön otetussa EY:n perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohdan c alakohdan sanamuodossa, jonka mukaan neuvosto voi toteuttaa "toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi".

3. ETY:n perustamissopimuksen 75 artiklan alkuperäisen sanamuodon perusteella on jo 1960-luvun loppupuolelta lähtien annettu erinäisiä asetuksia, joissa on ollut

1 — Alkuperäinen kieli: italia.
2 — EYVL L 370, s. 8.

säännöksiä liikennealan sosiaalisista kysymyksistä ja työsuojelusta ja jotka on myöhemmin koottu yhdeksi säädökseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3820/85 [3] (jäljempänä asetus N:o 3820/85). Tällä asetuksella, jota sovelletaan maanteiden henkilö- ja tavarakuljetuksiin, [4] on tarkoitus samalla kertaa sekä varmistaa *asianmukainen sosiaalinen suoja kuljettajille* että taata *liikenneturvallisuuden korkea taso* [5] kuitenkaan vaikeuttamatta kuljetusyritysten hoitamista. [6] Jotta nämä kaksi tavoitetta, joilla on aivan erityinen merkitys maanteiden henkilöliikenteessä, pystyttäisiin käytännössä saavuttamaan, asetuksessa on annettu joukko säännöksiä, jotka koskevat muun muassa kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja (asetuksen N:o 3820/85 6—9 artikla).

4. Asetuksen N:o 3820/85 6 artiklan mukaan vuorokautinen ajoaika, joka on määritelty kahden lepoajan väliseksi kokonaisajoajaksi, saa pääsääntöisesti olla enintään yhdeksän tuntia, ja kahden perättäisen viikon yhteenlaskettu ajoaika ei saa missään tapauksessa olla enempää kuin 90 tuntia. Asetuksen 7 artiklassa vaaditaan, että vuorokautisessa ajoajassa on oltava tauko, joka ei sisälly vuorokautiseen lepoaikaan ja jonka on pääsääntöisesti kestettävä vähintään 45 minuuttia ja jonka aikana kuljettaja ei saa tehdä muuta työtä. On lisäksi huomattava, että 7 artiklan 4 kohdan mukaan liikkuvassa ajoneuvossa, lautalla tai junassa vietettyä odotus- tai muuta aikaa, jota ei käytetä ajoneuvon kuljettamiseen, ei pidetä "muuna työnä".

5. Asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa määritellään lepoaika siten, että sillä tarkoitetaan "yhtäjaksoista vähintään yhden tunnin mittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla". Asetuksen 8 artiklan mukaan *vuorokautisen* lepoajan on pääsääntöisesti kestettävä yhtäjaksoisesti vähintään 11 tuntia jokaista 24 tunnin jaksoa kohti, ja *viikoittaisen* lepoajan on pääsääntöisesti kestettävä yhtäjaksoisesti vähintään 45 tuntia jokaista työviikkoa kohti. Vuorokautinen lepoaika voidaan keskeyttää asetuksen 9 artiklassa säädetyin rajoituksin ja edellytyksin, jos kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa.

6. Sen varmistamiseksi, että edellä mainittuja sosiaalisia säännöksiä todella noudatetaan, yhteisön lainsäädännössä on säädetty siitä, että tieliikenteessä on pääsääntöisesti käytettävä erityistä valvontalaitetta, jota koskevat säännökset tällä hetkellä sisältyvät edellä mainittuun asetukseen N:o 3821/85, jolla kaikki tätä aihetta koskevat aikaisemmat säännökset on koottu yhdeksi säädökseksi. Asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan mukaan kyseinen (yleisesti ajopiirturiksi kutsuttu) laite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen

3 — EYVL L 370, s. 1.

4 — Tämä ilmenee selvästi asetuksen 1 artiklan 1 kohdasta, jonka mukaan "tieliikenteellä" tarkoitetaan "kaikkia yleiseen liikenteeseen käytettävillä teillä matkustajien tai tavaran kuljettamiseen tehtyjä matkoja ajoneuvo tyhjänä tai kuormattuna".

5 — Tämä kaksoistavoite, jota ei ole suoranaisesti mainittu asetuksen N:o 3820/85 sanamuodossa, ilmenee riittävän selvästi asetuksen 14., 19., 21. ja 22. perustelukappaleesta, joissa viitataan "sosiaaliturvaan" ja "liikenneturvallisuuteen".

6 — Tältä osin ks. asetuksen 15. perustelukappale.

N:o 3820/85 4 artiklassa, 13 artiklassa ja 14 artiklan 1 kohdassa säädettyjä ja säänneltyjä poikkeuksia. On erityisesti todettava, että asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan mukaan sosiaalisia kysymyksiä koskevat yhteisön säännökset eivät koske "säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoja, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä".

7. Asetuksen N:o 3821/85 13—16 artiklassa säännellään valvontalaitteen käyttöä. Asetuksen 13 artiklan mukaan "työnantajan ja kuljettajan on huolehdittava laitteen moitteettomasta toiminnasta ja oikeasta käytöstä". Asetuksen 14 ja 15 artiklassa säädetään tässä tarkoituksessa, että työnantajan on annettava kuljettajille piirturilevyjä, joita on käytettävä ajoneuvoon asennetussa laitteessa, ja että kuljettajien on käytettävä näitä levyjä "jokaisena ajopäivänä — — alkaen hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa", ja että piirturilevyt saa poistaa "vasta vuorokautisen työajan päätyttyä" (15 artiklan 2 kohta). Nyt esillä olevassa asiassa on todettava, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdan toisessa luetelmakohdassa säädetään, että kuljettajien on joko koneella tai käsin merkittävä tarkoitusta varten varatuille piirturilevyille "erikseen ja toisistaan erotettavasti" seuraavat ajanjaksot: [7]

a) "ajoaika";

b) "kaikki muut työskentelyajat";

c) "varallaoloaika" [8] ja

d) "työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat".

Kuljettajan on säilytettävä kuluvan työviikon piirturilevyt ajoneuvossa ja pyynnöstä esitettävä ne valvontaviranomaiselle; työviikon loputtua piirturilevyt on annettava työnantajalle, jonka on säilytettävä niitä vähintään yksi vuosi hyvässä järjestyksessä ja esitettävä ne valvontaviranomaiselle tämän pyynnöstä (asetuksen N:o 3821/85 14 artiklan 2 kohta ja 15 artiklan 7 kohta).

8. Asetuksen N:o 3820/85 17 artiklan 1 kohdan ja asetuksen N:o 3821/85 19 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava näiden kahden asetuksen soveltamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ja säädettävä myös rikkomisen seurauksista. Nyt kyseessä olevassa jäsenvaltiossa eli Yhdistyneessä kuningaskunnassa nämä säännökset on annettu vuoden 1968 Transport Actin (kuljetuksia koskeva laki) 97 §:ssä, jossa säädetään seuraamuksista, joita sovelletaan, jos asetuksen N:o 3821/85 13—16 artiklassa säädettyjä valvontalaitteen käyttöä koskevia ehtoja rikotaan.

7 — Kyseiset ajanjaksot on määritelty asetuksessa N:o 3820/85.

8 — Varallaoloaika käsittää odotusajan eli ajan, jona kuljettajan on pysyttävä työpaikallaan, ja kuljettajan mukana ajon aikana vietetyn ajan sekä ajon aikana makuusijalla vietetyn ajan.

Pääasian tosiseikat

9. Englantilainen yhtiö Skills Motor Coaches Ltd (jäljempänä Skills), jonka kotipaikka on Nottingham, harjoittaa maanteiden henkilöliikennettä sekä säännöllisen reittiliikenteen että tilausliikenteen muodossa. Sillä on tätä varten palveluksessaan eri puolilla Yhdistynyttä kuningaskuntaa asuvia kuljettajia, joita se pyytää ottamaan haltuun linja-autoja muualla kuin kuljettajan asuinpaikassa tai yhtiön toimitilojen sijaintipaikassa ja siten vapauttamaan työstä kuljettajia, joiden vuorokautinen tai viikoittainen ajoaika on päättynyt. Tässä yhteydessä Skills määrää, missä paikassa kunkin kuljettajan on aloitettava ja lopetettava työnsä, mutta kuljettajat voivat vapaasti valita, miten he kulkevat linja-auton haltuunottopaikkaan; jos kuljettaja asuu lähellä haltuunottopaikkaa, hän voi käyttää Skillsin omistamaa autoa edellisenä iltana tai päivänä tai hän voi käyttää omaa autoaan ja mahdollisesti sopia asiasta työvuorosta vapautettavan kuljettajan kanssa tai hän voi yöpyä haltuunottopaikalla käyttäen hyväkseen sopimusta, jonka työnantaja on tehnyt hotellin kanssa. Yleisesti voidaan todeta, että Skillsin kuljettajat päättävät tavasta, jolla he saapuvat haltuunottopaikalle, siten, että he ottavat huomioon sosiaaliset ja perheen asettamat velvoitteet ja sen, kuinka kaukana haltuunottopaikka on heidän tavanomaisesta asuinpaikastaan. Kuljettajien ainoa velvollisuus on se, että heidän on fyysisesti pysytyttävä ottamaan linja-auto haltuunsa Skillsin määräämässä paikassa ja sen määräämänä ajankohtana.

10. Skillsin linja-autot on varustettu asetuksen N:o 3821/85 mukaisilla valvontalaitteilla, ja piirturilevyt on säilytetty järjestyksessä. Skills pitää lisäksi työvuorolistoja, joihin on merkitty kaikki kuljettajien työskentely.

11. Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriön toimeenpaneva viranomainen Vehicle Inspectorate kohdisti Skillsin piirturilevyihin ja työvuorolistoihin vertailevan tarkastuksen, jossa ilmeni eräitä sääntöjenvastaisuuksia, jotka koskivat kuljettajien B. J. Farmer, C. J. Burley ja B. Denman työskentelyä syys- ja joulukuussa 1997. Nämä sääntöjenvastaisuudet voidaan jakaa kahteen ryhmään, joista ensimmäinen liittyy Farmeriin ja Burleyhin ja koskee heidän työaikansa alkamista ja toinen liittyy Denmaniin ja koskee hänen työtehtäviensä luokittelemista.

12. Ensimmäisessä Vehicle Inspectoraten havaitsemien sääntöjenvastaisuuksien ryhmässä (A-ryhmä) on kysymys eräistä piirturilevyihin sisältyvien tietojen ja työvuorolistoissa olevien tietojen välisistä erovaisuuksista, jotka koskevat Farmerin ja Burleyn työskentelyn todellista alkamisajankohtaa ja jotka on havaittu tarkastettaessa, onko kuljettajien enimmäistyöaikaa koskevia asetuksen N:o 3820/85 säännöksiä noudatettu. On erityisesti havaittu, että valvontalaitteen piirturilevyissä, jotka koskevat päivämääriä 9., 11., 12. ja 14.9.1997 ja 12.12.1997, ei ole otsikon "muut työskentelyajat" alla mitään mainintaa ajasta, jonka nämä kaksi kuljettajaa ovat käyttäneet kulkeakseen asuinpaikastaan (toisella lähellä Derbyä sijaitseva Littleover ja toi-

sella lähellä Nottinghamia sijaitseva Bulwell) linja-autojen haltuunottopaikkoihin (toisessa tapauksessa Doveriin ja toisessa tapauksessa Trowell Servicesin tiloihin lähellä Nottinghamia), vaikka Skillsin työvuorolistoissa nämä ajat on merkitty yleisluonteisen maininnan "syöttölinjavuorot" (feeder services) alle ja ne ovat sisältäneet ajan, joka on kulunut työn aloittamisesta määrättynä ajankohtana eli käytännössä siitä, kun kuljettaja on lähtenyt asunnoltaan, siihen, kun hän on ottanut haltuunsa ajopiirturilla varustetun linja-auton. Farmerin tapauksessa asuinpaikan (tai Nottinghamin varikon) ja linja-auton haltuunottopaikan (Dover) välimatka on ollut noin 220 mailia, jonka Farmer on ajanut noin 3 tunnissa 30 minuutissa Skillsin hänen käyttöönsä antamalla autolla, joten Farmer on voinut aloittaa vuorokautisen ajoaikansa kello 16.30 ja kello 18.55 välillä 9., 11., 12. ja 14.9.1997. Burleyn tapauksessa matka asuinpaikasta (tai Nottinghamin varikolta) linja-auton haltuunottopaikkaan (Trowell Services) on ollut noin 5 mailia, ja Burley on kulkenut tämän matkan omalla autollaan siten, että hän on 12.12.1997 pystynyt aloittamaan vuorokautisen ajoaikansa apukuljettajana kello 6.10.

13. Toisessa Vehicle Inspectoraten havaitsemien sääntöjenvastaisuuksien ryhmässä (B-ryhmä) on kysymys Denmanin 18.12.1997 suorittamien työtehtävien täsmällisestä luokittelemisesta. Kyseisenä päivänä Denman oli määrätty ajamaan kello 7.15—9.45 säännöllistä reittivuoroa, jolla kuljetettiin vammaisia lapsia ja aikuisia erityistä alle 50 kilometrin pituista reittiä ja joka jäi asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan perusteella yhteisön lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle. Tämän jälkeen Denman lepäsi, ennen kuin hän aloitti kello 11.25 ajovuoron, joka kuului kokonaisuudessaan yhteisön lainsäädännön soveltamisalaan ja joka tallennettiin asianmukaisesti valvontalaitteella. Se (yli neljän tunnin pituinen) aika, joka kului siitä, kun Denman alkoi ajaa säännölliseen reittivuoroon osoitettua linja-autoa (kello 7.15), siihen, kun hän otti haltuunsa ajopiirturilla varustetun linja-auton (kello 11.25), jäi kokonaisuudessaan merkitsemättä kyseisen päivän piirturilevylle otsikon "muut työskentelyajat" alle, vaikka se on asianmukaisesti mainittu Skillsin työvuorolistassa otsikon "Duty 8" alla.

14. Nämä sääntöjenvastaisuudet todettuaan Vehicle Inspectorate nosti Nottingham Magistrates' Courtissa Skillsiä ja kolmea edellä mainittua kuljettajaa vastaan syytteen asetuksen N:o 3820/85 ja asetuksen N:o 3821/85 asiassa merkityksellisten säännösten sekä vuoden 1968 Transport Actin 97 §:n rikkomisesta. Skills on puolustuksekseen vedonnut siihen, että yhteisön oikeuden nykytilassa kuljettajilla ja heidän työnantajillaan ei ole velvollisuutta merkitä ajoajaksi ja muiksi työskentelyajoiksi aikaa, jonka kuljettajat käyttävät asuinpaikkansa ja ajopiirturilla varustetun linja-auton haltuunottopaikan välisen matkan kulkemiseen ja yhteisön lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle jäävän säännöllisen reittiliikenteen hoitamiseen.

Ennakkoratkaisukysymys

15. Nottingham Magistrates' Court on edellä kuvaillussa oikeudenkäynnissä päättänyt esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko neuvoston asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdassa olevia vaatimuksia, joiden mukaan kuljettajan on merkittävä ajoneuvon piirturilevyyn 'kaikki muut työskentelyajat' ja 'työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat', tulkittava siten, että kyseisiin ilmaisuihin sisältyy

1) aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaessaan ottamaan haltuunsa valvontalaitteen asennus- ja käyttövelvollisuuden alaista ajoneuvoa edellä A-ryhmässä mainituissa tilanteissa, eli

   a) aika, joka käytetään matkustettaessa työnantajan ohjeiden mukaan, tai

   b) aika (joka on osa edellistä työskentelyjaksoa seuraavaa vuorokautista tai viikoittaista lepoaikaa), jonka työntekijä käyttää matkustamiseen valitsemanaan ajankohtana ja valitsemallaan tavalla

2) aika, jonka kuljettaja käyttää valvontalaitteen asentamis- ja käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jääviin ajotehtäviin tai muihin työtehtäviin edellä B-ryhmässä mainituissa tilanteissa."

Vastaus kysymykseen

Alustavat huomautukset

16. Jotta ennakkoratkaisukysymykseen vastattaisiin oikein, on aluksi tarkasteltava niitä tavoitteita, joihin asetuksilla N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 pyritään, kun niissä vahvistetaan tarkat säännöt kuljettajien työ- ja lepoajoille ja säädetään asianmukaisista keinoista näiden sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi. Kuten edellä on todettu, näiden tavoitteiden keskeinen sisältö on se, että varmistetaan *asianmukainen sosiaalinen suoja kuljettajille* ja taataan *liikenneturvallisuuden korkea taso* kuitenkaan vaikeuttamatta kuljetusyritysten hoitamista. Yhteisöjen tuomioistuin on asiassa Van Swieten 2.6.1994 antamassaan tuomiossa[9] viitannut nimenomaisesti tähän kaksoistavoitteeseen, kun se on todennut, että asetuksella

9 — Asia C-313/92, Van Swieten, tuomio 2.6.1994 (Kok. 1994, s. I-2177).

N:o 3820/85 "pyritään erityisesti takaamaan liikenneturvallisuus ja parantamaan kuljettajien työolosuhteita",[10] ja sen jälkeen korostanut, että sillä, että tässä asetuksessa "säädetään, että jokaiseen 24 tunnin jaksoon on sisällyttävä tietty vähimmäistuntimäärä vuorokautista lepoaikaa, pyritään varmistamaan sellainen ajoaikojen ja lepoaikojen vuorottelu, joka takaa, että kuljettajat eivät ole ajossa niin pitkään, että he väsyisivät liikenneturvallisuutta vaarantavalla tavalla".[11]

17. Kun nämä tavoitteet otetaan huomioon, on todettava, että työskentely- ja lepoajoilla, joihin edellä mainituissa kahdessa asetuksessa viitataan, ei ole mitään merkitystä palkkauksen kannalta eli niitä ei voida määritellä palkan tai palkanlisän maksamisen laukaisevaksi rajaksi.[12] Työskentely- ja lepoajoilla sitä vastoin pyritään jakamaan kuljettajien vuorokautinen ja viikoittainen työskentelyaika tavalla, joka on sopusoinnussa kuljettajien ja matkustajien turvallisuuden ja yleisemmin liikenneturvallisuuden varmistamista koskevan pakottavan vaatimuksen kanssa, ilman, että taloudelliset näkökohdat saisivat kuljettajat ajamaan niin pitkään, että inhimillisen kestokyvyn kohtuulliset rajat ylittyvät. On lisäksi todettava, että kansallinen tuomioistuin on ennakkoratkaisupyynnössä täsmentänyt, että kaikille Skillsin kuljettajille "maksetaan kiinteää viikko-/päiväpalkkaa riippumatta siitä, kuinka monta tuntia he työskentelevät".[13] Toisin sanoen sekä nyt esillä olevassa asiassa että yleisesti silloin, kun sovelletaan kyseessä olevia kahta asetusta, kuljettajien palkan suuruus ei riipu työskentelyajan pituudesta.

Ennakkoratkaisukysymyksen ensimmäinen osa

18. Kun edellä todettu otetaan huomioon, ennakkoratkaisukysymyksen *ensimmäiseen osaan*, joka koskee kuljettajien velvollisuutta merkitä kaikki muut työskentelyajat asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti, voidaan heti vastata siten, että merkintävelvollisuus koskee aikaa, jonka kuljettaja käyttää matkustaessaan ottamaan haltuunsa valvontalaitteen käyttövelvollisuuden alaista ajoneuvoa, joka on muualla kuin kuljettajan asuinpaikassa tai hänen työnantajansa toimitilojen sijaintipaikassa.

19. Aluksi on todettava, ettei sen enempää asetuksen N:o 3820/85 6—9 artiklassa kuin asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassakaan määritellä ilmaisua kaikki muut työskentelyajat, jotka on viimeksi mainitussa asetuksessa mainittu niiden ajanjaksojen joukossa, jotka on merkittävä valvontalaitteella. Sitä vastoin ajoajan, varal-

10 — Em. asia Van Swieten, tuomion 22 kohta.

11 — Em. asia Van Swieten, tuomion 23 kohta.

12 — Tämä tulkinta saa tukea asetuksen N:o 3820/85 10 artiklasta, jonka mukaan "palkatuille kuljettajille ajomatkan tai kuljetettujen tavaroiden määrän perusteella maksettavat palkkiot ovat kiellettyjä myös silloin, kun ne maksetaan lisäpalkkioina tai palkanlisinä".

13 — Ennakkoratkaisupyynnön 8 kohta.

laoloajan, työn keskeytymisen ja lepoajan käsitteet on määritelty tietyllä tarkkuudella. Jotta voitaisiin ratkaista, onko jonkin ajanjakson katsottava kuuluvan kaikkiin muihin työskentelyaikoihin, näitä kahta asetusta on tulkittava *systemaattisesti* ja *teleologisesti* niin, että pystytään johtamaan arviointiperusteet, joiden perusteella muutoin *yleisluonteiselta* vaikuttavalle ilmaisulle kaikki muut työskentelyajat pystytään nyt esillä olevassa asiassa antamaan *konkreettinen* merkitys.

20. Yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa Van Swieten antamassaan tuomiossa tulkinnut ilmaisua "jokainen 24 tunnin jakso", jota käytetään asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdassa, jonka mukaan "jokaisen 24 tunnin jakson aikana kuljettajalla on oltava vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika", siten, että sillä tarkoitetaan "mitä tahansa 24 tunnin jaksoa, joka alkaa siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen". [14] Koska asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdan mukaan kuljettajien on käytettävä piirturilevyjä (eli käynnistettävä ajopiirturi) siitä hetkestä alkaen, jolloin he ottavat ajoneuvon haltuunsa, ja poistettava ne vuorokautisen työajan päätyttyä, yhteisöjen tuomioistuin näyttää ilmaisseen periaatteen, jonka mukaan lepoaikojen ja työskentelyaikojen välissä ei voi olla olemassa mitään välimuotoisia ajanjaksoja, jotka voitaisiin luokitella eri tavalla, kuten aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaakseen asuinpaikastaan ajoneuvon haltuunottopaikkaan. Voidaan toisin sanoen todeta, että ennen kuin ajopiirturi käynnistetään, kuljettaja *lepää*, ja sen jälkeen kun ajopiirturi on käynnistetty, kuljettaja *työskentelee*. Pääasian vastaajien huomautuksissa on omaksuttu tämä kanta, sillä niiden mukaan asetuksesta N:o 3821/85 ei voida päätellä, että kuljettajalla olisi velvollisuus merkitä ajoneuvon haltuunottoa *edeltäviä* jaksoja.

21. Tätä kysymystä on selvennetty asiassa Michielsen ja GTS 9.6.1994 annetussa tuomiossa. [15] Kyseisessä asiassa, jossa belgialainen tuomioistuin oli pyytänyt ratkaisua asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdassa käytetyn vuorokautisen työajan käsitteen varsinaisesta merkityksestä ja ajallisista rajoista, yhteisöjen tuomioistuin täsmensi, että tätä ilmaisua ei voida pitää saman artiklan 3 kohdassa käytetyn muiden työskentelyaikojen käsitteen synonyyminä. Yhteisöjen tuomioistuimen mukaan ensin mainitulla ilmaisulla nimittäin "tarkoitetaan koko työpäivää katkeamattomana ajanjaksona, kun taas jälkimmäinen ilmaisu kattaa ainoastaan ajan, jona kuljettaja todella tekee työtä, jolla voi olla vaikutusta ajamiseen, ajoaika mukaan lukien". [16] Tästä syystä vuorokautisen työajan käsite kattaa kaikkien muiden työskentelyaikojen suppeamman käsitteen ajoajan ja varallaoloajan käsitteiden ohella, samoin kuin työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat. [17] Tällä tavalla rajatun vuorokautisen työajan alkamis- ja päätty-

14 — Em. asia Van Swieten, tuomion 27 kohta.

15 — Asia C-394/92, Michielsen ja GTS, tuomio 9.6.1994 (Kok. 1994, s. I-2497).

16 — Em. asia Michielsen ja GTS, tuomion 14 kohta.

17 — Edellyttäen, että ne kestävät enintään tunnin (em. asia Michielsen ja GTS, tuomion 21—23 kohta).

mishetken määrittääkseen yhteisöjen tuomioistuin on viitannut asiassa Van Swieten annetussa tuomiossa esiin tuotuihin arviointiperusteisiin, joiden mukaan vuorokautinen työaika alkaa siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen, ja se päättyy uuden vuorokautisen lepoajan alkaessa. [18]

22. Edellä mainittuja kahta tuomiota vertailemalla voidaan mielestäni johtaa neljä arviointiperustetta, jotka voidaan ilmaista seuraavasti: a) muiden työskentelyaikojen käsite on positiivinen, ja sillä tarkoitetaan kaikkia jaksoja, joina kuljettaja todella tekee työtä, joka voi vaikuttaa ajamiseen; b) tämän käsitteen on katsottava sisältyvän vuorokautisen työajan laajempaan käsitteeseen, jolla tarkoitetaan kuljettajan koko työpäivää katkeamattomana ajanjaksona; c) vuorokautinen työaika alkaa siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin lepoajan jälkeen; d) vuorokautista työaikaa yleensä edeltää ja seuraa lepoaika. Nämä arviointiperusteet on otettava huomioon tarkasteltaessa ongelmaa, miten on luokiteltava aika, jonka kuljettaja käyttää ottaakseen haltuunsa ajopiirturilla varustetun ajoneuvon, joka on muualla kuin kuljettajan asuinpaikassa tai hänen työnantajansa toimitilojen sijaintipaikassa.

23. Katson tältä osin, että aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaakseen kotoaan ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottopaikalle, ei voi missään tapauksessa kuulua asetuksen N:o 3820/85 8 artiklassa ja asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdan d alakohdassa käytetyn lepoajan käsitteen alaisuuteen. Tältä osin on nimittäin katsottava, että asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa olevaa lepoajan yleistä määritelmää sovelletaan myös asetuksen N:o 3821/85 yhteydessä, koska viimeksi mainitun asetuksen 2 artiklassa on viitattu ensin mainitun asetuksen määritelmiin. Tämän määritelmän mukaan lepoajalla tarkoitetaan "yhtäjaksoista vähintään yhden tunnin mittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla". Edellä tarkasteltujen säännösten muodostamassa asiayhteydessä ei vaikuta siltä, että kuljettaja voisi käyttää haluamallaan tavalla ajan, jonka hän käyttää matkustaakseen kotoaan työhön. On päinvastoin katsottava, että matkaan käytettävä aika on aikaa, jonka osalta "kuljettajalla on velvollisuus esittää yritykselle selvitys ajankäytöstään"; [19] kyseinen velvollisuus koskee selvästikin *tulosta*, joka kuljettajan on saavutettava, eli sitä, että hänen on toimittava niin, että hän on ajoneuvon haltuunottopaikalla työnantajan määräämänä ajankohtana. Kyseinen matka epäilemättä vaikuttaa kuljettajan väsymystilaan, koska se aiheuttaa hänelle stressitilanteita, jotka väistämättä vaikuttavat siihen, millainen kuljettajan fyysinen ja henkinen suorituskyky on ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottohetkellä. [20] Tämä on ilmiselvää silloin, kun kuljettaja käyttää omaa autoaan — kuten Burley kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa — saapuakseen ajoneuvon haltuunottopaikalle,

18 — Em. asia Michielsen ja GTS, tuomion 25 kohta.

19 — Viittaan julkisasiamies Tesauron em. asiassa Michielsen ja GTS esittämään ratkaisuehdotukseen (Kok. 1994, s. I-2499, 4 kohta).

20 — Muistutan, että asetuksen N:o 3820/85 7 artiklan 5 kohdan ja 8 artiklan 7 kohdan mukaan ajotaukoja ja ajoneuvon liikkuessa makuusijalla vietettyä aikaa ei pidetä lepoaikana.

mutta ei voida pitää mahdottomana, että sama koskisi myös sitä tapausta, että kuljettaja käyttää työnantajan hänen käyttöönsä osoittamaa kulkuneuvoa — kuten Farmer kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa.

24. Koska on osoitettu, että kysymys ei ole lepoajasta, aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaakseen ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottopaikalle, on helppo sisällyttää vuorokautisen työajan yleiskäsitteeseen, sellaisena kuin se on määritelty asiassa Michielsen ja GTS annetussa tuomiossa. Niistä eri osista, joista vuorokautinen työaika muodostuu, ainoastaan muiden työskentelyaikojen käsite voi kattaa nyt kyseessä olevan matkan kotoa työhön, koska muut asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdassa käytetyt käsitteet (ajoaika, varallaoloaika, työn keskeytykset, lepoaika) tarkoittavat selvästi muita tilanteita. On lisäksi todettava, että yhteisöjen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa antamassaan tuomiossa esittänyt muista työskentelyajoista määritelmän, jota voidaan vaikeuksitta soveltaa nyt kyseessä olevaan matkaan; kuten edellä on todettu, tämä määritelmä kattaa "ajan, jona kuljettaja todella tekee työtä, jolla voi olla vaikutusta ajamiseen". Mielestäni se, että kuljettaja matkustaa kotoaan työhön itsensä tai jonkun muun kuljettamalla ajoneuvolla, kuuluu tämän laajan käsitteen alaisuuteen, jos pidetään mielessä, että tällainen matka väistämättä vaikuttaa kyseisen kuljettajan ajopiirturilla varustetussa ajoneuvossa viettämään aikaan ja käytännössä sulautuu siihen.

25. Moitteet, joita on esitetty tai voidaan esittää kyseisten asetusten tällaista tulkintaa vastaa, ovat perusteettomia. Erittäin lyhyesti voidaan todeta, että nämä moitteet perustuvat seuraaviin neljään seikkaan: a) asetuksen N:o 3820/85 7 artiklan 4 kohtaan; b) vaikeuteen erottaa toisistaan selvästi kuljettajan kotoaan työhön kulkema matka ja kuljettajan vuorokautinen ja viikoittainen lepoaika; c) kantaan, jonka yhteisöjen tuomioistuin on omaksunut vuorokautisen työajan alkamisen osalta; d) niiden ohjeiden merkitykseen, joita työnantaja mahdollisesti antaa kuljettajalle matkan reitin ja ajankohdan sekä matkustustavan osalta.

26. Ensimmäinen moite perustuu asetuksen N:o 3820/85 7 artiklan 4 kohdan sanamuotoon. Tässä säännöksessä on ensin asetettu periaate, jonka mukaan kuljettaja ei saa tehdä ajotaukojen aikana "muuta työtä", ja sen jälkeen täsmennetty, että "tätä artiklaa sovellettaessa 'muuna työnä' ei pidetä liikkuvassa ajoneuvossa, lautalla tai junassa vietettyä odotus- tai muuta aikaa, jota ei käytetä ajoneuvon kuljettamiseen". Voidaanko katsoa, että tässä säännöksessä ilmaistaan periaatteen luonteinen arviointiperuste,[21] jonka mukaan kuljettaja, joka matkustaa liikkuvassa ajoneuvossa kuljettamatta sitä itse, ei pääsääntöisesti työskentele? Olen taipuvainen vastaamaan tähän kieltävästi. Sanamuotonsa mukaan kyseisessä säännöksessä tarkoitetaan *yksinomaan* ajon keskeyttämistä,

21 — Tämä arviointiperuste voitaisiin johtaa myös asetuksen N:o 3820/85 9 artiklasta, jonka mukaan kuljettajan vuorokautinen lepoaika voidaan tietyin edellytyksin keskeyttää, jos kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa, jolloin täten keskeytettyä vuorokautista lepoaikaa pidennetään kahdella tunnilla. Laivalla tai junassa tapahtuneet keskeytykset ovat näin ollen osa vuorokautista lepoaikaa.

ja säännös perustuu käytännön tavoitteeseen eli siihen, että keskeytyksiä voisi *tosiasiallisesti* olla silloinkin, kun kuljettaja on "liikkuvassa ajoneuvossa, lautalla tai junassa". Kun otetaan huomioon asetuksen N:o 3820/85 7 artiklan yleinen rakenne, on todettava, että ajon keskeytykset edellyttävät kuitenkin väistämättä, että ajopiirturilla varustetun ajoneuvon kuljettaminen on jo aloitettu ja että sitä jatketaan. Nyt esillä olevassa asiassa kuljettaja matkustaa kotoaan työhön kuitenkin jo *ennen* ajoajan alkamista eikä tätä matkaa voida siis pitää ajon keskeytyksenä, joten näyttää siltä, että edellä mainittua säännöstä ei voida soveltaa. Ensimmäinen moite osoittautuu näin ollen perusteettomaksi.

27. Toinen moite koskee sitä, että kuljettajan matkaa kotoa työhön on vaikea erottaa kuljettajan vuorokautisista ja viikoittaisista lepoajoista. Ehdottamani tulkinta perustuu ajatukseen, että kuljettaja lähtee asuinpaikastaan ja menee ajoneuvon haltuunottopaikalle järkevintä reittiä minimoiden matka-ajan käyttämällä asianmukaista kulkuneuvoa; on kuitenkin kysyttävä, miten pitäisi oikeudellisesti arvioida sitä mahdollisuutta, että kuljettaja vapaaehtoisesti pidentää tavanomaista matkaa tai lähtee asuinpaikastaan sovittua aiemmin tai — vielä pahempaa — menee suoraan ajoneuvon haltuunottopaikalle paikasta, jossa hän viettää lomaansa ja joka ei ole hänen asuinpaikkansa. En kiistä sitä, että jos aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaakseen kotoaan työhön, rinnastetaan työaikaan, siitä voi aiheutua käytännön vaikeuksia. Suurin merkitys on kuitenkin annettava sille *julkiselle edulle*, että kuljettaja hoitaa ajovuoronsa parhaassa mahdollisessa kunnossa, joten on estettävä, että tämän matkan aikana kertynyt *stressi* vaikuttaisi kielteisesti kuljettajan vireystilaan ja suorituskykyyn; matkan kestolla ja matkustustavalla ei ole tältä osin mitään merkitystä. Kantani, jonka mukaan matka kotoa työhön on merkittävä muihin työskentelyaikoihin valvontalaiteella, perustuu juuri tähän kyseisen lainsäädännön sosiaalisen tehtävän luonteenomaiseen puoleen. Kansallisen tuomioistuimen on tämän jälkeen tutkittava tapauskohtaisesti, onko kyseistä sääntöä, joka perustuu asiassa merkityksellisten yhteisön oikeuden säännösten systemaattiseen ja teleologiseen tulkintaan, mahdollisesti sovellettu väärin. Tästä seuraa, että myös toinen moite on perusteeton.

28. Kolmas moite koskee kantaa, jonka yhteisöjen tuomioistuin on omaksunut vuorokautisen työajan alkamisen osalta. On todettava, että asiassa Van Swieten annettu tuomio ja asiassa Michielsen ja GTS annettu tuomio perustuvat ajatukseen, että kaikkien kuljettajan työskentelyaikojen — sekä ajoaikojen että muiden työskentelyaikojen — on katsottava alkavan siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin, ja että tätä ajankohtaa edeltävä aika voi olla vain (vuorokautista tai viikoittaista) lepoaikaa, joten aikaa, jonka kuljettaja käyttää matkustaakseen asuinpaikastaan ajoneuvon haltuunottopaikalle, ei voida pitää työaikana eikä sitä sen vuoksi tarvitse merkitä ajopiirturin levyille. Pidän tällaista edellä mainittujen kahden tuomion tulkintaa kohtuuttoman rajoittavana. Mielestäni yhteisöjen tuomioistuin on ajatellut tavanomaista tilannetta, jossa kuljettaja asuu

työpaikkansa lähellä, ja sen vuoksi se on työajan alkamishetkeä määritellessään käyttänyt yleiseen elämänkokemukseen ja asian luonteeseen perustuvaa mallia eikä suinkaan yrittänyt asettaa ehdotonta estettä sille, että vuorokautiseen työaikaan sisällytettäisiin sellaisia muita toimintajaksoja, joita kuljettajalla on ollut *ennen* ajoneuvon haltuunottoa ja joita ei voida rinnastaa lepoaikaan. Komissio on oikeassa, kun se on huomautuksissaan [22] tulkinnut asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohtaa siten, ettei siinä suljeta pois mahdollisuutta merkitä myös ajoneuvon haltuunottoa *edeltäneitä* jaksoja. Myös Yhdistynyt kuningaskunta [23] ja Ruotsin kuningaskunta [24] ovat huomautuksissaan puoltaneet tätä tulkintaa, johon itsekin yhdyn. Näin ollen myös kolmas moite on hylättävä.

29. Neljäs ja viimeinen moite koskee niiden ohjeiden merkitystä, joita työnantaja mahdollisesti antaa kuljettajalle matkan reitin ja ajankohdan sekä matkustustavan osalta ja joita tämän on noudatettava saapuessaan ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottopaikalle. Komissio huomauttaa [25] tältä osin, että on erotettava toisistaan tilanne, jossa kuljettaja on saanut tällaisia ohjeita työnantajaltaan, ja tilanne, jossa ohjeita ei ole lainkaan annettu, ja komissio päättelee tästä, että ainoastaan ensin mainitussa tapauksessa — jossa ohjeita on annettu — matka kotoa työhön voidaan sisällyttää muiden työskentelyaikojen käsitteeseen ja näin ollen merkitä ajopiirturiin, kun taas jälkimmäisessä tapauksessa — jossa ohjeita ei ole annettu — matka on rinnastettava vuorokautiseen lepoaikaan. Komission käsitys perustuu pääasiallisesti asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohtaan, jonka mukaan lepoaika on aikaa, jonka kuljettaja "saa käyttää haluamallaan tavalla", ja tähän säännökseen perustuvaan vastakohtaispäätelmään, jonka mukaan "työaikana on pidettävä kaikkea sitä aikaa, jonka osalta kuljettajalla on velvollisuus esittää yritykselle selvitys ajankäytöstään". [26] Vaikka tämä näkökanta on kekseliäs, en voi yhtyä siihen, koska siinä jätetään huomiotta ne sosiaaliset tavoitteet, joihin asetuksilla N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 pyritään. Jos nämä tavoitteet otetaan huomioon, on nimittäin täysin yhdentekevää, saapuuko kuljettaja kotoaan ajoneuvon haltuunottopaikalle työnantajansa ohjeiden mukaisesti vai toimiiko hän vapaasti; todellista merkitystä on sillä, ettei kuljettaja väsy ennen ajoajan alkamista ja ettei hän vaaranna omaa turvallisuuttaan, kuljettamiensa matkustajien turvallisuutta ja liikenneturvallisuutta. Jos tämä käsitys on oikea, on välttämätöntä, että matka kotoa

22 — Komission huomautusten 23—26 kohta.

23 — Yhdistyneen kuningaskunnan huomautusten 3.3 kohta.

24 — Ruotsin kuningaskunnan huomautusten 20 kohta.

25 — Komission huomautusten 31—34 kohta.

26 — Ks. edellä alaviitteessä 18 mainittu julkisasiamies Tesauron ratkaisuehdotus asiassa Michielsen ja GTS.

työhön on kokonaisuudessaan sisällytettävä muiden työskentelyaikojen käsitteeseen ilman, että tilanteet pitäisi erottaa toisistaan sen mukaan, onko työnantaja antanut ohjeita vai ei. Koska on päädytty siihen tulokseen, että kyseinen matka ei voi kuulua lepoaikaan, on tarpeetonta tehdä enempiä eroja sen mukaan, kuinka suuri vapaus kuljettajalla on matkan reitin ja ajankohdan sekä matkustustavan valinnassa. Kuten edellä on jo todettu, ennakkoratkaisupyynnöstä sitä paitsi ilmenee selvästi, että Skillsin kuljettajilla oli vapaus päättää itse, mikä on paras tapa matkustaa ajopiirturilla varustetun linja-auton haltuunottopaikalle. Näin ollen myös neljäs moite on perusteeton.

30. Katson tämän perusteella, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohtaa on tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja käyttää matkustaessaan ottamaan haltuunsa valvontalaitteen käyttövelvollisuuden alaista ajoneuvoa, joka on muualla kuin kuljettajan asuinpaikassa tai hänen työnantajansa toimitilojen sijaintipaikassa, siitä riippumatta, onko työnantaja antanut kuljettajalle tätä koskevia ohjeita vai onko matkustusajankohdan ja -tavan valinta jätetty kuljettajalle.

Ennakkoratkaisukysymyksen toinen osa

31. Ennakkoratkaisukysymyksensä *toisessa osassa* kansallinen tuomioistuin kysyy yhteisöjen tuomioistuimelta, kattaako kuljettajalla oleva velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat myös sen ajan, jonka kuljettaja käyttää valvontalaitteen käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jäävien kuljetustehtävien hoitamiseen, esimerkiksi asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säännöllisen reittiliikenteen hoitamiseen.

32. Mielestäni tähän kysymykseen on väistämättä vastattava myöntävästi. Vaikka kuljettaja hoitaa ajopiirturin asennus- ja käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jääviä kuljetustehtäviä, on kiistatonta, että säännöllisessä reittiliikenteessä olevaa ajoneuvoa ajaessaan hän *työskentelee* ajotehtävissä, jotka vaikuttavat täysin samankaltaisilta kuin ajopiirturilla varustetun ajoneuvon ajaminen.[27] Tämä ajotoiminta on näin ollen merkittävä muihin työskente-

27 — Ääritapauksessa kuljettaja voi jopa käyttää samaa ajoneuvoa, koska ajopiirturi käynnistetään sen mukaan, minkätyyppisestä ajosta on kysymys.

lyaikoihin, ja vuorokautista työaikaa laskettaessa se lisätään tavanomaisen yhteisön lainsäädännön alaiseen ajoaikaan. Tämä tulkinta saa (epäsuoraa) tukea edellä mainitussa asiassa Van Swieten annetusta tuomiosta, jossa yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että yhteisön lainsäädäntöä sovelletaan myös "jäsenvaltioissa rekisteröidyillä ajoneuvoilla yhteisön alueella suoritettaviin tiekuljetuksiin sellaisiin kolmansiin maihin tai sellaisista kolmansista maista, jotka eivät ole AETR-sopimuksen (Euroopan sopimus kansainvälisessä tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen miehistöjen työstä) sopimuspuolia, tai jotka kulkevat tällaisten maiden kautta",[28] ja yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin korostanut, että asetuksen N:o 3820/85 tehokas oikeusvaikutus "vaarantuisi, jos yhteisön lainsäädännön soveltaminen riippuisi jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen käyttämästä reitistä ja jos kansallisen lainsäädännön soveltaminen jatkuisi, jos reitti kulkisi ainoastaan osittain yhteisön alueella".[29] Koska yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että tämäntyyppisten matkojen on kuuluttava valvontalaitteen käyttövelvollisuuden piiriin, on mielestäni sitäkin suuremmalla syyllä katsottava, että merkintävelvollisuus koskee sellaista yhteisön lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle jäävää ajotoimintaa, joka tapahtuu *kokonaisuudessaan* yhteisön alueella. Tällainen toiminta nimittäin vaikuttaa kuljettajan suorituskykyyn, ja sen huomiotta jättäminen vaarantaisi niiden sosiaalisten päämäärien saavuttamisen, joihin asetuksilla N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 pyritään.

33. Ainoa ongelma, jonka yhteisön lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle jäävän ajotoiminnan sisällyttäminen muihin työskentelyaikoihin ylipäänsä voi aiheuttaa, johtuu siitä, että tätä toimintaa harjoitetaan *ennen* kuin kuljettaja käynnistää ajopiirturin. Tämä ongelma on kuitenkin vain näennäinen; kuten edellä on jo todettu, asetuksessa N:o 3821/85 ei ole millään tavalla suljettu pois mahdollisuutta merkitä myös ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottoa *edeltäneitä* aikoja, eikä asiassa Van Swieten annettua tuomiota ja asiassa Michielsen ja GTS annettua tuomiota voida tulkita niin, että niissä rajoitettaisiin kuljettajan vuorokautista työaikaa siten, että siihen sisällytettäisiin ainoastaan ajopiirturin käynnistämisen *jälkeen* harjoitettu toiminta.

34. Tämän perusteella katson, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat kattaa myös ajan, joka on käytetty valvontalaitteen käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jäävien kuljetustehtävien suorittamiseen.

28 — Em. asia Van Swieten, tuomion 21 kohta.
29 — Em. asia Van Swieten, tuomion 17 kohta.

Ratkaisuehdotus

35. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymykseen seuraavasti:

Tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohtaa on tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä "kaikki muut työskentelyajat" kattaa myös

a) ajan, jonka kuljettaja käyttää matkustaessaan ottamaan haltuunsa valvontalaitteen käyttövelvollisuuden alaista ajoneuvoa, joka on muualla kuin kuljettajan asuinpaikassa tai hänen työnantajansa toimitilojen sijaintipaikassa, siitä riippumatta, onko työnantaja antanut kuljettajalle tätä koskevia ohjeita vai onko matkustusajankohdan ja -tavan valinta jätetty kuljettajalle

b) ajan, jonka kuljettaja on käyttänyt valvontalaitteen käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jäävien kuljetustehtävien suorittamiseen.