FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

fremsat den 10. marts 1987 *

Høje Domstol.

1. Med det spørgsmål, som High Court of Justiciary, Edinburgh, har forelagt Domstolen til præjudiciel afgørelse, ønskes det fastslået, om en lastvogn, der er ombygget til at blive anvendt som bjærgningskøretøj, idet den er udstyret med et elektrisk drevet spil samt forsynet med en aftagelig kran anbragt fortil mellem to ramper, og en bloktrisse tværsover foran, er undtaget fra kravene i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 1463/70 [1] om indførelse og anvendelse af et kontrolapparat, idet der er tale om et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, jfr. artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69 [2], når ejeren benytter den i sin autoreparationsvirksomhed til at transportere defekte køretøjer, som han har købt, fra det sted, hvor de er købt, til sit forretningssted med henblik på at reparere og sælge dem.

2. Det fremgår af selve ordlyden af det præjudicielle spørgsmål såvel som af hele hovedsagens faktum og af de skriftlige indlæg, der er indgivet til Domstolen, at det ikke reelt bestrides, at et køretøj af den beskrevne art er et *bjærgningskøretøj.*

3. Det fremgår endvidere af forelæggelseskendelsen, at tiltalte døgnet rundt kan tilkaldes af politiet til at bistå med at slæbe køretøjer væk, der har været indblandet i trafikuheld, og at han er i besiddelse af et certifikat udstedt af »Department of Transport Goods Vehicle Testing Station«, der attesterer, at hans køretøj er et bjærgningskøretøj.

4. Det kan efter det præjudicielle spørgsmåls ordlyd endvidere lægges til grund, at den nationale retsinstans er af den faste formening, at den særlige anvendelse af køretøjet som beskrevet til sidst i spørgsmålet er forskellig fra en egentlig bjærgningsoperation. Jeg er af samme opfattelse.

5. Ligesom Det forenede Kongerige er jeg nemlig af den opfattelse, at bjærgning består i, at man fra offentlig vej (eller fra en privat ejendom) fjerner et køretøj, der kort forinden har været indblandet i et uheld eller er blevet defekt [3]. Også Kommissionen har i øvrigt anført, at et bjærgningskøretøjs »særlige opgave« er »fjernelse af et køretøj, der *kort forinden* er blevet defekt« (side 6 i Kommissionens indlæg), om end den nederst på side 6 udtaler, at man »faktisk kan hævde, at det omhandlede køretøj i virkeligheden blev anvendt som bjærgningskøretøj,

* Oversat fra fransk.

1 — Rådets forordning (EØF) nr. 1463/70 af 20. juli 1970 om indførelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport (EFT 1970 II, s. 419), som ændret ved forordning (EØF) nr. 2828/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 5).

2 — Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), som ændret ved forordning (EØF) nr. 2827/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 1).

3 — Man kan i den foreliggende sammenhæng se bort fra bjærgningsoperationer, hvorunder der ydes starthjælp til køretøjer på selve det sted, hvor de er blevet defekte.

eftersom det anvendtes til at transportere køretøjer, der ikke var i køredygtig stand, dvs. som faktisk havde været indblandet i et trafikuheld«.

6. Jeg skal endvidere bemærke, at efter min opfattelse er der fortsat tale om en bjærgningsoperation, selv om den, der udfører bjærgningen, bliver ejer af køretøjet, forudsat at han køber det af den, der ejede bilen, da den havarerede eller blev indblandet i et trafikuheld.

7. Det er dernæst klart, at et køretøj som det, der beskrives i spørgsmålet, kan betragtes som et »specialkøretøj« i ordets tekniske forstand, eftersom det er forsynet med det fornødne udstyr til at tage havarerede biler op ved hjælp af kran eller spil.

8. Stillet på denne måde ses hovedspørgsmålet i nærværende sag herefter at dreje sig om, hvorvidt et bjærgningskøretøj fortsat kan betragtes som et »specialkøretøj« som omhandlet i fællesskabsforordningerne om anvendelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport, selv om køretøjet også anvendes til andre formål end bjærgning.

9. Besvarelsen af dette spørgsmål må ske ud fra bestemmelsen i artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69 sammenholdt med forordningens formål og det regelsæt, hvori den indgår.

10. Artikel 4 i den kodificerede udgave af nævnte forordning, som offentliggjort den 17. marts 1979 (EFT C 73, s. 1), fastslår, at »denne forordning [ikke] finder... anvendelse på *transport med*:

...

9.. specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld.«

11. Denne formulering peger i retning af, at *enhver form for transport*, der udføres ved hjælp af et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, er undtaget.

12. Det er i denne forbindelse min opfattelse, at Rådet, hvis dette havde været tanken, meget vel kunne have anvendt et udtryk som »specialkøretøjer, *for så vidt som de indsættes ved trafikuheld*« eller »der anvendes til bjærgningsopgaver«. I så fald ville Rådet klart have angivet, at det alene ønskede at undtage bjærgningskøretøjer, for så vidt de rent faktisk anvendes til bjærgningsopgaver.

13. I artikel 4, nr. 1, har Rådet således omhandlet »køretøjer, der ifølge deres konstruktionstype og udstyr er egnede *og bestemt til* at befordre højst ni personer — føreren indbefattet«. Under nr. 7 omhandles »traktorer og andet materiel, der *udelukkende anvendes* til lokale land- og skovbrugsarbejder«.

14. Eftersom Rådet netop ikke har anvendt en sådan formulering på det punkt, der her er tale om, tvinges man derfor til den antagelse, at Rådet virkelig ønskede at fritage visse køretøjer i kraft af deres særlige egenskaber.

15. Domstolen har taget dette til efterretning i dommen af 28. marts 1985 i de forenede sager 91 og 92/84 (Director of Public Prosecutions mod Sidney Hackett Ltd og Roy Thomas Weston, henholdsvis Raymond C. Tetlow mod Perman George Dovey, Sml. s. 1139), hvori Domstolen udtalte følgende:

»16. Artikel 14a afgiver hjemmel for, at medlemsstaterne tillader undtagelser fra forpligtelsen til at bruge tachografen for en række transportopgaver, der kendetegnes enten ved den begrænsede radius, inden for hvilken opgaverne udføres, eller de hyppige

standsninger herunder, eller af den *særlige beskaffenhed* af transportopgaverne eller *de anvendte køretøjer.*«

16. Eftersom artikel 4 opstiller de samme sondringer som artikel 14a, er det klart, at Domstolens betragtning også gælder for førstnævnte artikel.

17. Rådet har således utvivlsomt undtaget »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld« som sådan, fordi en sådan undtagelse efter Rådets opfattelse ikke indebar nogen væsentlig risiko, for så vidt angår *målene med forordning nr. 543/69.*

18. Hvilke er denne forordnings mål? Domstolen har angivet dem i præmis 16 i dommen af 11. juli 1984 (sag 133/83, anklagemyndigheden mod Scott, Sml. s. 2863, jfr. s. 2877). Det drejer sig om førernes sociale beskyttelse, forbedring af trafiksikkerheden og fjernelse af de forskelle, der er egnet til at fordreje konkurrencen inden for transportområdet.

19. Blandt de midler, der anvendes af Rådet for at virkeliggøre disse mål, indtager bestemmelserne om begrænsning af førernes køretid en særlig fremtrædende plads.

20. Som anført af generaladvokat Lenz i det forslag til afgørelse, som han fremsatte den 29. maj 1984 i sag 133/83, som jeg netop har omtalt, »skulle også de... nævnte køretøjer..., *hvis benyttelse på grund af køretøjernes specialisering ikke giver grund til at frygte en overskridelse af køretiderne*, kunne fritages fra kontrol ved hjælp af tachografkontrolapparatet« (s. 2884).

21. Efter min opfattelse er det dette synspunkt, som Rådet har anlagt med hensyn til specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld.

22. Herved har Rådet imidlertid løbet en vis risiko, da det ikke er sikkert, at føreren af et sådant køretøj aldrig vil komme ud for en arbejdstid, der overskrider normen.

23. En fører på et bjærgningskøretøj, der er på 24-timers »tilkaldevagt« i turisthøjsæsonen på et afsnit af en af de store motorveje i Sydeuropa eller i et andet område med stærk turisttrafik, kan visse dage være i aktion uafbrudt i 10-12 timer. Et bjærgningskøretøj, der undtagelsesvis tilkaldes for at transportere et køretøj, der har været indblandet i et uheld eller er havareret i den sydlige del af Det forenede Kongerige, til Skotland — eller vice versa — vil kunne være på farten i mere end 8 timer.

24. Det vil endelig kunne forekomme, at et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, lejlighedsvis — således som det var tilfældet med køretøjet tilhørende indstævnte i hovedsagen — anvendes til en opgave, der ikke er en bjærgningsopgave i streng forstand, nemlig til at transportere et eller flere køretøjer, der ikke er havareret samme dag, ikke længere befinder sig på offentlig vej, og som afhentes på et sted, der ligger flere timers køretid fra bjærgningsvirksomhedens hjemsted.

25. Man kan følgelig lægge til grund, at Rådet er gået ud fra, at sådanne opgaver alene varetages i undtagelsestilfælde, og at de pågældende køretøjer netop på grund af deres konstruktion eller udstyr i det væsentlige vil blive anvendt til bjærgningsopgaver i egentlig forstand, der udføres med rimelige afbrydelser, og inden for et begrænset geografisk område omkring bjærgningsvirksomhedens hjemsted.

26. Den her givne fortolkning bekræftes efter min opfattelse af Domstolens tidligere nævnte dom i sagen anklagemyndigheden mod Scott.

27. I denne sag havde den bestemmelse, der skulle fortolkes, nemlig artikel 14a i forordning nr. 543/69, følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne kan efter bemyndigelse fra Kommissionen meddele undtagelser fra denne forordning for så vidt angår følgende former for idenlandsk kørsel:

a) *benyttelse* af specialkøretøjer til... salg ved dørene...«

28. Den nationale ret havde forelagt følgende spørgsmål:

»Skal ordet 'special' — ifølge den rigtige fortolkning af undtagelsen... — anvendes alene på *det bestemte køretøjs egenskaber eller alene på selve* salget ved dørene eller på en *kombination af begge muligheder*? Der spørges tillige — såfremt den sidste fortolkning er den rigtige — hvilken grad af sammenhæng der sigtes til?«

29. Domstolen kunne — under henvisning til at der i artikel 14a, stk. 3, navnlig lægges vægt på begrebet »former for transport« fremfor på begrebet »køretøjer« som i artikel 4, nr. 9 — i givet fald havde statueret, at undtagelsen alene finder anvendelse i de tilfælde, hvor de omhandlede køretøjer *faktisk anvendes* til dørsalg.

30. Domstolen henholdt sig imidlertid i stedet for til disse køretøjers egenskaber, hvorved den ikke anså en lejlighedsvis anvendelse til andre formål for udelukket, idet den besvarede spørgsmålet således:

»Udtrykket 'specialkøretøjer' til visse former for transport i artikel 14a, stk. 3, litra a), i... forordning nr. 543/69... omfatter kun køretøjer, hvis konstruktion, indretning eller øvrige uforanderlige egenskaber sikrer, at de *i det væsentlige* anvendes til sådanne former for transport, f. eks. salg ved dørene.«

31. Det forhold, at et køretøj, der er udstyret med faste hylder med henblik på brødsalg, efter omstændighederne også af ejeren kan benyttes til afhentning af melsække fra en mølle, blev således ikke af Domstolen anset for et tilstrækkeligt grundlag til at frakende et køretøj af denne art karakter af specialkøretøj til salg ved dørene og kunne dermed heller ikke begrunde, at medlemsstaten frakendtes retten til at fritage køretøjet for at have tachografen indbygget.

32. På samme måde må et køretøj, der er udstyret til at varetage bjærgningsopgaver, lejlighedsvis kunne anvendes helt uden for rammerne af en nødsituation til at afhente en defekt bil på et andet sted end det, hvor bilen var involveret i et trafikuheld eller brød sammen.

33. Samme betragtning må i virkeligheden gælde *a fortiori* ved fortolkningen af en bestemmelse, der ikke omhandler køretøjets anvendelse, men dets type.

34. I det tilfælde, der her foreligger til bedømmelse, melder der sig imidlertid et særligt spørgsmål, for så vidt som en lastvogn, der er udstyret med et spil, en kran samt ramper, i givet fald kan være af en sådan størrelse, at der ikke længere er sikkerhed for, at den i det væsentlige anvendes til bjærgningsopgaver.

35. Såfremt et sådant køretøj har kapacitet til at transportere flere biler på en gang, er der nemlig en væsentlig større risiko for, at det hovedsagelig anvendes til »afhentning« af defekte køretøjer fra diverse værksteder med henblik på transport til — f. eks. —

automobilophuggere. Man har i så fald at gøre med normal transportvirksomhed, hvorunder der kan blive tale om at tilbagelægge store afstande og med lang køretid for føreren. Over en vis størrelse vil sådanne køretøjer i øvrigt ikke længere være i stand til at manøvrere i snævre bygader, og også af denne grund mister de deres egenskab af bjærgningskøretøj.

36. Den af Englands High Court, Queen's Bench Division, afsagte dom af 2. december 1983 i sagen Universal Salvage Ltd and Another mod Boothby, der indgår som bilag i de bemærkninger, der er indgivet af Det forenede Kongeriges regering, omhandler et sådant grænsetilfælde. Sagen drejede sig om et køretøj af den art, der anvendes til transport af nye biler fra det sted, hvor de er fremstillet, til forhandlerne af det pågældende mærke; vedkommende køretøj var imidlertid derudover udstyret med et spil og andet udstyr, ved hjælp af hvilket defekte biler (konkret syv biler) kunne tages op.

37. Det var ubestridt, at det omhandlede køretøj udelukkende blev benyttet til afhentning af biler fra en række afhentningssteder, sædvanligvis bilværksteder, men aldrig fra det sted, hvor bilen var havareret eller havde været indblandet i et trafikuheld.

38. Jeg mener ikke, at der er nogen, der kan være uenig i den af Queen's Bench Division afsagte dom, hvorefter et sådant køretøj ikke har karakter af specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld.

39. Det nævnte eksempel viser, at det med henblik på nærværende sag er væsentligt at angive et kriterium for, hvornår en lastvogn, der har det fornødne udstyr til ved kran eller spil at tage defekte køretøjer op, har en sådan størrelse, at den ikke *længere* kan betragtes som et »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld« som omhandlet i artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69.

40. Eftersom den nævnte bestemmelse bygger på køretøjets type og ikke dets anvendelse, kan det — efter min opfattelse — heller ikke anbefales Domstolen at lægge den *faktiske* anvendelse af sådanne køretøjer til grund som kriterium i så henseende, bortset fra sådan anvendelse, der følger af selve køretøjernes specialiserede karakter. Domstolen bør derimod bygge på objektive kriterier under hensyn til køretøjets objektive egenskaber.

41. Det kunne i så henseende overvejes at tage hensyn til, hvor mange biler et og samme bjærgningskøretøj har kapacitet til at transportere og som kriterium at fastsætte en transportkapacitet på en enkelt bil — stor eller mellemklasse — (eller alternativt to småbiler af typen »mini«).

42. Men hvad ville situationen være i tilfælde af et trafikuheld, hvori to store, henholdsvis to mellemklassebiler er indblandet? Skal det i så fald antages, at man ikke længere har at gøre med et specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, dersom automekanikeren anvender en anhænger for på én gang at kunne fjerne begge køretøjer fra offentlig vej? Dette ville efter min mening være en for restriktiv opfattelse.

43. Efter nærmere overvejelse samt under hensyn til de forskellige situationer, der faktisk vil kunne foreligge, skal jeg ikke foreslå Domstolen at benytte antallet af transporterede biler som kriterium. Det tilkommer efter min opfattelse den nationale domstol i hvert enkelt tilfælde at tage stilling til, om man har at gøre med et køretøj, henholdsvis

et vogntog (hvis ejeren tillige har en anhænger), der henset til køretøjets fysiske egenskaber og *navnlig dets størrelse*, må antages hovedsagelig at finde anvendelse til bjærgningsopgaver i egentlig forstand, dvs. fjernelse fra offentlig vej af køretøjer, der har været indblandet i et trafikuheld, eller ikke er i køredygtig stand.

44. Den løsning, jeg foreslår, bygger med andre ord på Domstolens afgørelse i sagen anklagemyndigheden mod Scott, dog således at det fremhæves, dels, at der blandt køretøjets fysiske egenskaber navnlig skal tages hensyn til dettes *størrelse* eller *transportkapacitet*, dels at det for det andet defineres, hvad der skal forstås ved bjærgning.

Forslag

45. Jeg foreslår herefter, at Domstolen besvarer det af High Court of Judiciary, Edinburgh, forelagte spørgsmål således:

46. »En lastvogn, der er ombygget til at blive anvendt som bjærgningskøretøj, skal betragtes som 'specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld', som omhandlet i artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning nr. 543/69 og er følgelig undtaget fra kravene i artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70, selv om ejeren benytter den i sin autoreparationsvirksomhed til at transportere defekte køretøjer, som han har købt, fra det sted, hvor de er købt, til sit forretningssted med henblik på at reparere og sælge dem, forudsat at køretøjets konstruktion, udstyr, *størrelse* og øvrige fysiske egenskaber sikrer, at det hovedsagelig anvendes til bortfjernelse fra offentlig vej af køretøjer, der har været indblandet i trafikuheld, eller ikke er i køredygtig stand.

47. Såfremt ejeren tillige har en anhænger, tilkommer det den nationale domstol at tage stilling til, om der henset til vogntogets totale størrelse fortsat er rimelig sikkerhed for, at dette hovedsagelig anvendes til sådanne opgaver.«