FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT GIUSEPPE TESAURO

fremsat den 20. januar 1994 *

Hr. afdelingsformand,
De herrer dommere,

1. Politierechtbank, Hasselt (Belgien), har i forbindelse med en straffesag anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af begreberne »arbejdsperiode«, »dag«, »daglig« og »afslutning af arbejdsperiode« i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [1] og Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport [2].

Den forelæggende ret spørger mere præcist, i mangel af en udtrykkelig definition af disse begreber i de ovennævnte forordning, om

a) begrebet »arbejdsperiode« kan defineres ved modsætningsvist at henvise til begrebet hviletid, dvs. den periode, hvorunder føreren over for transportvirksomheden er ansvarlig for anvendelsen af sin tid (begrebet »afslutning af arbejdsperiode« — som det tredje spørgsmål handler om — henviser logisk set så også til det tidspunkt, hvor føreren frit kan råde over sin tid)

b) begrebet »dag« omfatter et tidsrum af 24 timer mellem kl. 00.00 og kl. 24.00, eller om den begynder på det tidspunkt, hvor den pågældende fører første gang overtager et køretøj, som forordningen finder anvendelse på.

2. Selv om der i forelæggelseskendelsen ikke henvises til bestemte bestemmelser i forordningerne, kan man på grundlag af de faktiske omstændigheder i hovedsagen alligevel afgøre, hvad fortolkningsspørgsmålet drejer sig om. Marc Michielsen og hans arbejdsgiver (sidstnævnte som civilretligt ansvarlig part) er tiltalt for ikke at have overholdt de fastsatte hvile-og køretider og for på den dag, hvor kontrollen fandt sted, at have anvendt mere end et diagramark i fartøjets fartskriver, hvorfor det hovedsagligt er arti-

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

kel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85, der skal behandles.

Bestemmelsen indgår i kapitlet om reglerne om anvendelse af fartskriveren, der er et apparat, hvormed det kan kontrolleres, om førerne overholder reglerne om hvile- og køretider, der er fastsat i forordning nr. 3820/85. Den pågældende regel indeholder navnlig en pligt for førerne til at anvende et diagramark for hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet, og ikke at udskifte arket før ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre dette i øvrigt er tilladt.

3. For så vidt angår det første spørgsmål (og det tredje vedrørende fortolkningen af begrebet »afslutning af arbejdsperiode«, der er tæt forbundet med første spørgsmål) skal jeg, da hovedsagen jo i alt væsentligt vedrører spørgsmålet, om en fører må anvende to diagramark i løbet af samme dag — hvilket han kun kan gøre, såfremt hans arbejdstid den pågældende dag kan betragtes som afsluttet — koncentrere min opmærksomhed om disse begreber. I den sammenhæng har Kommissionen og den belgiske regering anført, at formålet med forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85 ikke har været at fastsætte fælles sociale bestemmelser på transportområdet, men alene at harmonisere visse dele af de nationale lovgivninger for at forbedre den sociale beskyttelse af førerne og færdselssikkerheden; de har derfor anført, at medlemsstaterne er kompetente til at fortolke de begreber, der som i dette tilfælde ikke er defineret i forordningerne. Selv om jeg i det store og hele er enig heri, finder jeg alligevel, at fællesskabsbestemmelserne — som Det Forenede Kongerige har anført — indeholder de nødvendige elementer til en definition af begrebet »daglig arbejdsperiode« med henblik på en ensartet anvendelse heraf på Fællesskabets område.

4. Definitionen af hviletid i artikel 1, stk. 5, i forordning nr. 3820/85, der ligeledes finder anvendelse i forbindelse med forordning nr. 3821/85 i henhold til en generel henvisning i sidstnævnte forordnings artikel 2 til definitionerne i førstnævnte forordning, har særlig betydning i denne sammenhæng. Ved hviletid forstås her ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, hvor føreren kan disponere frit over sin tid. Det synes derfor modsætningsvis at være rigtigt — som foreslået af den forelæggende ret — at betragte enhver periode, hvor føreren er ansvarlig over for virksomheden for anvendelsen af sin tid, som arbejdsperiode.

Ganske vist rejser en sådan definition tvivl om, hvorvidt det er muligt i arbejdsperioden at medregne andre af førerens aktivitetsperioder end køretiden, men de pågældende forordninger indeholder andre bestemmelser, hvorefter eventuelle tvivlsspørgsmål kan løses.

5. Jeg skal i første række henvise til artikel 7, stk. 5, og artikel 8, stk. 7, i forordning nr. 3820/85, hvorefter det er udelukket, at afbrydelser af kørsel [3] og hviletid, tilbragt på en soveplads i et køretøj under kørslen, kan betragtes som en del af den daglige hviletid. Disse perioder indgår derfor i arbejdsperioden. Det skal dog fremhæves, at såfremt, den daglige hvileperiode ifølge artikel 8, stk. 1, andet afsnit, afholdes i to eller tre adskilte perioder inden for en periode af 24 timer, kan en afbrydelse af kørslen på mindst en time anses for hviletid, jf. artikel 1, stk. 5. Nyttige elementer til den af den forelæggende ret ønskede fortolkning fremgår også af artikel 15, stk. 3, i forordning nr. 3821/85, hvorefter en fører har pligt til på fartskriveren hver for sig at registrere: a) køretid; b) alle andre arbejdsperioder; c) rådighedstiden, dvs. de perioder, hvor førerne skal blive i eller ved køretøjet for at kunne begynde eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde, samt de perioder, der tilbringes ved siden af en fører eller på en soveplads under kørslen, og d) afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder. Da medlemsstaterne i henhold til artikel 15, stk. 4, kan tillade, at der på køretøjer, indregistreret på deres område, sker en fælles registrering af de under b) og c) anførte perioder, og da dernæst visse af de perioder, der er omfattet af betegnelsen »rådighedstid«, ikke kan anses for »hviletid« som omhandlet i artikel 8, stk. 7, i forordning nr. 3820/85, er det under hensyn til bestemmelsens opbygning klart, at alle de aktiviteter, der er anført under a), b) og c), indgår i arbejdsperioden. Det forhold, at en fælles registrering af afbrydelser i kørslen og daglige hvileperioder er tilladt, ændrer ikke resultatet. Det er nemlig pausens varighed (over eller under en time) og den samlede tilrettelæggelse af førerens dag (opdeling af hviletiden i en eller flere perioder), som er afgørende for, om en bestemt periode indgår i arbejdsperioden (som en simpel afbrydelse af kørslen) eller i den daglige hvileperiode.

6. Det er også muligt at nå dette resultat ved på de forskellige kategorier af aktiviteter, der er nævnt i artikel 15, stk. 3, at anvende den generelle definition af arbejdsperiode, der følger af begrebet hviletid: I alle de anførte tilfælde kan føreren nemlig ikke disponere frit over sin tid; dette bekræfter, at den foreslåede definition er korrekt.

7. Begrebet »afslutning af arbejdsperiode« skal derfor som logisk konsekvens heraf fortolkes som det tidspunkt, hvor føreren igen kan disponere frit over sin tid, hvilket falder sammen med begyndelsen på en daglig eller ugentlig hvileperiode. Såfremt hvileperioden opdeles i to eller tre adskilte perioder, jf. artikel 8, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 3820/85, er der derimod tale om det tidspunkt, hvor den sidste del af hvileperioden for den pågældende dag påbegyndes.

3 — I artikel 7, stk. 5, gentages kun det, der allerede følger af definitionen af hviletid i artikel 1, nemlig at de afbrydelser i køretiden, der fremgår af artikel 7, stk. 1 og 2, normalt ikke har en varighed, der svarer til en minimumshviletid, idet de er på 45 minutter og eventuelt kan erstattes af afbrydelser på mindst 15 minutter, der indskydes i køretiden eller straks efter denne.

8. Jeg vil nu gennemgå det andet spørgsmål, som den nationale ret har forelagt vedrørende fortolkningen af begrebet »dag« i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85, og jeg kan konstatere, at dette spørgsmål ikke er væsentligt forskellig fra spørgsmålet i sag C-313/92, Van Swieten, som jeg i dag har fremsat forslag i, idet denne sag drejer sig om fortolkningen af begrebet »hvert tidsrum af 24 timer« i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85. Under hensyn til den tætte saglige sammenhæng mellem de to forordninger, hvorved bestemmelserne i førstnævnte skal garantere en effektiv gennemførelse af bestemmelserne i sidstnævnte, henviser begrebet »dag«, der anvendes i forordning nr. 3821/85 til i tid at præcisere førerens pligt til at anvende diagramarkene, nødvendigvis til de hovedforpligtelser (vedrørende overholdelse af minimumsafbrydelser i køretid og mindste hvileperioder), der er pålagt førerne i henhold til forordning nr. 3820/85.

9. Den foreslåede fortolkning er desuden den eneste, der er i overensstemmelse med forordningens formål. Hvis man går ud fra den opfattelse, at begrebet »dag« skal fortolkes, som om det henviser til faste og på hinanden følgende perioder af 24 timer, medfører dette, at en fører — som det fremgår af sag C-313/92 — ved at koncentrere hviletiden i begyndelsen og slutningen af to på hinanden følgende perioder af 24 timer kan have en køretid på 10 timer eller mere uden nogen form for pause. Dette resultat er naturligvis uforeneligt med formålene at forbedre arbejdsbetingelserne for førerne og færdselssikkerheden. Domstolen har gentagne gange henvist til disse formåls særlige betydning, både i forbindelse med forordning (EØF) nr. 543/69 [4], der var gældende før forordning nr. 3820/85, og i forhold til den gældende forordning [5].

En bogstavelig, systematisk og teleologisk fortolkning af de pågældende bestemmelser medfører, at man ved »dag« skal forstå et tidsrum af 24 timer, hvis begyndelsestidspunkt ikke er fastsat på forhånd, men som begynder ved afslutningen af en forudgående (fleksibel begyndelse) (daglig eller ugentlig) hvileperiode.

10. Bestemmelserne om maksimale køretider (og i almindelighed arbejdstider) samt minimumsvarigheden af afbrydelser i køre- og hviletider, skal derfor læses på baggrund af disse formål [6]: Uanset hvornår kontrollen

Jeg skal i denne sammenhæng tillade mig at henvise til argumentationen i mit forslag til afgørelse i sag C-313/92.

4 — Rådets forordning af 25.3.1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158). En kodificeret udgave af forordningen med senere ændringer er offentliggjort i EFT 1979 C 73, s. 1.

5 — Jf. i denne sammenhæng dom af 18.2.1975, sag 69/74, Cagnon og Taquet, Sml. s. 171, præmis 7 og 8, af 25.1.1977, sag 65/76, Derycke, Sml. s. 29, præmis 15, 16 og 17, af 6.12.1979, sag 47/79, Nehlsen, Sml. s. 3639, præmis 5 og 6, af 11.7.1984, sag 133/83, Scott, Sml. s. 2863, præmis 16, af 28.3.1985, forenede sager 91/84 og 92/84, Hackett, Sml. s. 1139, præmis 15 og 16, af 13.12.1991, sag C-158/90, Nijs, Sml. I, s. 6035, præmis 11, og af 25.6.1992, sag C-116/91, British Gas, Sml. I, s. 4071, præmis 18, 19 og 20.

6 — Jf. generaladvokat Van Gerven's forslag til afgørelse i sag C-116/92, der verserer for Domstolen, og hvori spørgsmålet om fortolkningen af artikel 7, stk. 1 og 2 i forordning nr. 3820/85 for så vidt angår den maksimale varighed af køretider og afbrydelser af kørslen behandles.

gennemføres, skal disse grænser være overholdt for hvert tidsrum af 24 timer.

11. Herefter skal kravet til førerne i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 om at anvende »diagramarkene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet« naturligvis fortolkes i lyset af begrebet »dag«, jf. ovenfor, og under hensyn til formålet med den pågældende forpligtelse, som er at sikre, at bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 overholdes. Der skal således anvendes et særskilt diagramark for hver periode af 24 timer, der følger efter afslutningen af en daglig eller ugentlig hvileperiode, og som derfor begynder at løbe på det tidspunkt, hvor føreren i løbet af dagen overtager ansvaret for et køretøj.

12. Jeg skal derfor foreslå Domstolen at besvare de spørgsmål, som den nationale ret har forelagt, således:

»1) Begrebet 'arbejdsperiode' i artikel 15, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 skal fortolkes således, at det omfatter enhver periode, hvor føreren ikke frit kan råde over sin tid, herunder de afbrydelser af kørslen, der er iagttaget i henhold til artikel 7 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

2) Ved begrebet 'afslutning af den daglige arbejdsperiode', jf. artikel 15, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, forstås det tidspunkt, hvor føreren påbegynder den daglige eller ugentlige hviletid eller, såfremt den daglige hviletid ikke holdes samlet, det tidspunkt, hvor føreren påbegynder den sidste del af hviletiden for den pågældende dag.

3) Begrebet 'dag' i artikel 15, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 skal fortolkes således, at det omfatter et tidsrum af 24 timer, der begynder ved afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid.«