DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

16. januar 2003 *

I sag C-439/01,

angående en anmodning, som Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Østrig) i medfør af artikel 234 EF har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Libor Cipra

Vlastimil Kvasnicka

mod

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen og gyldigheden af artikel 8, stk. 1 og 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1),

* Processprog: tysk.

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, M. Wathelet, og dommerne D.A.O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr og A. Rosas (refererende dommer),

generaladvokat: S. Alber
justitssekretær: R. Grass,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— den østrigske regering ved C. Pesendorfer, som befuldmægtiget

— den franske regering ved G. Bergues og S. Pailler, som befuldmægtigede

— den nederlandske regering ved H.G. Sevenster, som befuldmægtiget

— den svenske regering ved A. Falk, som befuldmægtiget

— Rådet for Den Europæiske Union ved R. Frohn og A. Lopes Sabino, som befuldmægtigede

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved C. Schmidt og M. Wolfcarius, som befuldmægtigede,

på grundlag af den refererende dommers rapport,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 10. oktober 2002,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 6. november 2001, indgået til Domstolen den 13. november 2001, har Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (uafhængigt forvaltningsnævn i delstaten Niederösterreich) i medfør af artikel 234 EF forelagt to præjudicielle spørgsmål, hvoraf det første vedrører fortolkningen af artikel 8, stk. 1 og 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1), mens det andet vedrører gyldigheden af disse bestemmelser.

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en sag mellem Libor Cipra og Vlastimil Kvasnicka, der begge er tjekkiske lastbilchauffører, og Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (administrativ myndighed i første instans) vedrørende en foreløbig sikkerhed, som denne myndighed havde krævet stillet af de to førere som følge af, at de ifølge myndigheden ikke havde overholdt de daglige hviletider, der er fastsat i forordning nr. 3820/85.

De relevante retsregler

Fællesskabsretlige bestemmelser

3 Anvendelsesområdet for forordning nr. 3820/85 er i forordningens artikel 2 defineret som følger:

»1. Denne forordning gælder for vejtransport [...] der foregår inden for Fællesskabet.

2. I stedet for disse regler finder den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), anvendelse på international vejtransport:

— til eller fra eller i transit gennem tredjelande, som er parter i overenskomsten, for hele strækningens vedkommende, hvis transporten foretages med køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat eller i et af disse tredjelande

— til eller fra et tredjeland, som ikke er part i overenskomsten, med køretøj, der er indregistreret i et sådant land, for så vidt angår enhver strækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.«

4 Artikel 8, stk. 1-3, i forordning nr. 3820/85, der omhandler hviletid, bestemmer:

»1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.«

Folkeretlige bestemmelser

5 Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (herefter »AETR-overenskomsten«), der omhandles i artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, blev sat i kraft i Fællesskabet ved Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 11). I fjerde betragtning til forordning nr. 2829/77 er det anført, at da de forhold, som er reguleret af AETR-overenskomsten, falder ind under anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), henhører det, fra nævnte forordnings ikrafttræden, under Fællesskabets kompetence at forhandle og indgå den pågældende overenskomst. Ifølge samme betragtning berettiger de særlige omstændigheder i forbindelse med AETR-forhandlingerne dog undtagelsesvis til en fremgangsmåde, hvorefter Fællesskabets medlemsstater hver for sig, inden for rammerne af en samordnet aktion, deponerer deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, samtidig med at de handler i Fællesskabets interesse og på dettes vegne.

6 AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 1-3, har samme ordlyd som artikel 8, stk. 1-3, i forordning nr. 3820/85.

Nationale bestemmelser

7 Bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 er i østrigsk ret suppleret med § 134, stk. 1, i Kraftfahrgesetz (lov om motorkøretøjer) af 1967, hvorefter der for overtrædelser af forordningen kan pålægges en administrativ bøde på op til 30 000 ATS.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

8 Den 24. oktober 2000 kørte Lipor Cipra og Vlastimil Kvasnicka en lastbil med tjekkiske nummerplader ind til grænsekontrolstedet Drasenhofen (Østrig) på grænsen mellem Østrig og Den Tjekkiske Republik. Det fremgår ikke af forelæggelseskendelsen, om lastbilen herved kørte ind i eller ud af Den Europæiske Union.

9 Efter at have kontrolleret diagramarkene i lastbilens fartskriver for perioden fra den 22. til den 24. oktober 2000 fastslog det østrigske politi, at klagerne i hovedsagen ikke havde overholdt de daglige hviletider, der er fastsat i artikel 8 i forordning nr. 3820/85, og pålagde dem hver for sig at stille en foreløbig sikkerhed på 1 000 ATS. Det fremgår af forelæggelseskendelsen, at en nærmere undersøgelse af diagramarkene viste, at førerne, der havde haft en uafbrudt hviletid på otte timer og fem minutter inden for en periode på 30 timer, havde overholdt kravene i forordningens artikel 8, stk. 2, men ikke kravene i artiklens stk. 1.

10 Ved afgørelser af 9. januar 2001 fastslog Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, at de beløb på 1 000 ATS, der var stillet som foreløbig sikkerhed, var fortabt. Henset til oplysningerne i de sagsakter, den forelæggende ret har fremsendt, synes Bezirkshauptmannschaft at have anvendt AETR-overenskomstens artikel 8 og ikke forordning nr. 3820/85. Klagerne i hovedsagen indgav klage over afgørelserne til Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich og gjorde heri gældende, at de havde overholdt de fastsatte hviletider.

11 Den forelæggende ret har bemærket, at en gennemgang af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 efterlader tvivl med hensyn til det indbyrdes forhold mellem de to stykker. Efter rettens opfattelse kan det både antages, at stk. 1 og stk. 2 kan anvendes kumulativt, og at stk. 2 skal betragtes som en lex

specialis-regel i forhold til stk. 1. Efter rettens opfattelse må der tages hensyn til, at retssubjektet for stk. 1 er angivet i bestemt form, nemlig »føreren«, mens retssubjekterne for stk. 2 er nærmere specificeret, nemlig med mængdetallet »to«. Efter rettens opfattelse følger det af bestemmelserne i forordningens artikel 6 og 7, at udtrykket »føreren« ikke kan fortolkes som »en fører«, hvorfor de regler, der er fastsat i artikel 6 og 7 samt artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, finder anvendelse, uanset antallet af førere. Den forelæggende ret har dog indrømmet, at bestemmelsernes formål kan tale for en anden fortolkning.

12 Den forelæggende ret har sammenfattende bemærket, at bestemmelserne i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, sammenholdt med bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, kan fortolkes på forskellig måde. Efter rettens opfattelse forekommer bestemmelserne på ingen måde at være i overensstemmelse med retssikkerhedsprincippet og med princippet om fællesskabsreglernes klarhed. Retten har endvidere påpeget, at overtrædelser af forordningen er strafbare i henhold til national ret.

13 Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich har herefter udsat sagen og forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal førere, som er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, i tilfælde af kørsel med to førere både opfylde betingelserne i forordningens artikel 8, stk. 1, og i artikel 8, stk. 2, eller går forordningens artikel 8, stk. 2, forud for stk. 1, som en lex specialis-regel?

2) Er bestemmelserne i artikel 8, stk. 1, eller eventuelt i artikel 8, stk. 1 og 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, i en situation med kørsel med to førere, som er omfattet af forordningens anvendelsesområde, uanvendelige, fordi de er i strid med trinhøjere fællesskabsret?«

Formaliteten

Indlæg for Domstolen

14 Den østrigske regering har anført, at de præjudicielle spørgsmål ikke bør besvares, idet de vedrører en hypotetisk situation. Ifølge de oplysninger, regeringen råder over, tilbagelagde den i hovedsagen omhandlede lastbil en strækning mellem Østrig og Den Tjekkiske Republik. Der er ifølge regeringen derfor ikke tale om en transport inden for Fællesskabet som omhandlet i artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, men om en transport til eller fra et tredjeland som omhandlet i forordningens artikel 2, stk. 2, første led. AETR-overenskomsten, som Republikken Østrig og Den Tjekkiske Republik har ratificeret, finder derfor anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen.

15 Kommissionen er enig i, at de faktiske omstændigheder i hovedsagen ikke falder ind under forordning nr. 3820/85, men under AETR-overenskomsten. Kommissionen har gjort gældende, at den pågældende aftale, som medlemsstaterne har undertegnet, er en del af fællesskabsretten, og at Domstolen har kompetence til at fortolke den. Kommissionen har i den forbindelse præciseret, at i henhold til syvende betragtning til forordning nr. 3820/85 falder de forhold, som er reguleret

af AETR-overenskomsten, ind under forordningens anvendelsesområde. Det henhørte derfor under Fællesskabets kompetence at forhandle og indgå den pågældende overenskomst. Kun de særlige omstændigheder i forbindelse med AETR-forhandlingerne har undtagelsesvis berettiget til en fremgangsmåde, hvorefter Fællesskabets medlemsstater hver for sig, inden for rammerne af en samordnet aktion, deponerede deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, samtidig med at de handlede i Fællesskabets interesse og på dettes vegne.

16 Kommissionen har påpeget, at bestemmelserne om hviletider findes i AETR-overenskomstens artikel 8, hvis ordlyd er identisk med ordlyden af artikel 8 i forordning nr. 3820/85. De fortolkningsspørgsmål, Domstolen er blevet anmodet om at tage stilling til, er derfor de samme for de to bestemmelser.

17 Den svenske regering har anført, at det tilkommer den forelæggende ret at tage stilling til, om de faktiske omstændigheder i hovedsagen henhører under forordning nr. 3820/85 eller under AETR-overenskomsten.

Domstolens besvarelse

18 Indledningsvis bemærkes, at det i overensstemmelse med fast retspraksis inden for rammerne af det samarbejde, der i henhold til artikel 234 EF er indført mellem Domstolen og de nationale retsinstanser, udelukkende tilkommer den nationale retsinstans, for hvem en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Når de af den nationale retsinstans stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af en bestemmelse i fællesskabsretten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at

træffe afgørelse herom (jf. bl.a. dom af 15.12.1995, sag C-415/93, Bosman, Sml. I, s. 4921, præmis 59, og af 10.5.2001, forenede sager C-223/99 og C-260/99, Agorà og Excelsior, Sml. I, s. 3605, præmis 18).

19 Domstolen har dog ligeledes udtalt, at den i særlige tilfælde med henblik på at efterprøve sin egen kompetence er beføjet til at undersøge de omstændigheder, hvorunder den nationale domstol har forelagt sagen (jf. i denne retning dom af 16.12.1981, sag 244/80, Foglia, Sml. s. 3045, præmis 21). Domstolen kan kun afslå at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national retsinstans, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af fællesskabsretten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en saglig korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (jf. bl.a. dom af 13.3.2001, sag C-379/98, PreussenElektra, Sml. I, s. 2099, præmis 39).

20 Det må fastslås, at dette ikke er tilfældet i den foreliggende sag. Intet i forelæggelseskendelsen giver således holdepunkter for at antage, at de præjudicielle spørgsmål ikke har forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, eller at de vedrører et problem af hypotetisk karakter.

21 Den forelæggende ret har i den henseende klart givet udtryk for, at en fortolkning af de i hovedsagen omtvistede bestemmelser er nødvendig, for at den kan tage stilling til, om Libor Cipra og Vlastimil Kvasnicka faktisk har overholdt de fællesskabsretlige krav vedrørende hviletider.

22 Når henses til den forelæggende rets beskrivelse af de faktiske omstændigheder, forekommer det imidlertid sandsynligt, således som den østrigske regering og

Kommissionen har anført, at den i hovedsagen omtvistede transport kan være omfattet af AETR-overenskomstens bestemmelser. I den henseende bemærkes, at Domstolen kan forsyne den nationale ret med fællesskabsretlige fortolkningselementer, der er relevante med henblik på afgørelsen af tvisten i hovedsagen, og at Domstolen i den forbindelse kan inddrage fællesskabsretlige regler, som den nationale ret ikke har henvist til i spørgsmålet (jf. bl.a. dom af 19.11.2002, sag C-304/00, Strawson og Gagg & Sons, Sml. I, s. 10737, præmis 57 og 58).

23 For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt AETR-overenskomsten eventuelt finder anvendelse i hovedsagen, bemærkes, at det fremgår af fjerde betragtning til forordning nr. 2829/77, hvorved overenskomsten blev sat i kraft i Fællesskabet, at medlemsstaterne ved at ratificere eller tiltræde overenskomsten har handlet i Fællesskabets interesse og på dettes vegne (jf. ovenfor i præmis 5). Artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 3820/85 bestemmer, at i stedet for den nævnte forordnings bestemmelser finder AETR-overenskomsten anvendelse på international vejtransport til eller fra eller i transit gennem tredjelande, som er parter i overenskomsten, for hele strækningens vedkommende, hvis transporten foretages med køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat eller i et af disse tredjelande.

24 På den baggrund må det fastslås, at AETR-overenskomsten er en del af fællesskabsretten, og at Domstolen har kompetence til at fortolke den.

25 Som den svenske regering med rette har anført, tilkommer det den forelæggende ret, for hvem tvisten er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, der skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at tage stilling til, om det i den konkrete sag er artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 eller AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 1 og 2, hvis ordlyd i øvrigt er identiske, der skal bringes i anvendelse.

26 Det følger af ovennævnte bemærkninger, at anmodningen om præjudiciel afgørelse bør besvares.

Det første spørgsmål

27 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forholdet i tilfælde af en transport, der foretages med flere førere, er det, at de betingelser med hensyn til overholdelse af hviletider, der er fastsat i artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85, skal være opfyldt kumulativt, eller om bestemmelserne i stk. 2 finder anvendelse som en lex specialis-regel i forhold til bestemmelserne i stk. 1.

Indlæg for Domstolen

28 Alle, der har afgivet indlæg, har anført, at eftersom artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85 finder anvendelse, skal betingelserne i bestemmelsens stk. 1 ikke være opfyldt. Denne fortolkning underbygges af ordlyden af og formålet med de pågældende bestemmelser samt den sammenhæng, de indgår i.

29 For det første er det anført, at ordlyden af artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, hvorefter »føreren [skal] have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer«, ikke omfatter enhver fører, men en fører, der er alene i lastbilen.

30 Det er endvidere gjort gældende, at en forbedret færdselssikkerhed er et af de formål, der forfølges med forordning nr. 3820/85, og at dette hensyn i højere grad tilgodeses, såfremt føreren ledsages af en anden fører. Da hver af førerne kan hvile, mens den anden kører, kan han nøjes med lidt færre timers sammenhængende hvile over en længere periode.

31 Kommissionen har i øvrigt gjort gældende, at en kumulativ anvendelse af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 på kørsel med flere førere ville medføre økonomiske ulemper for transportvirksomhederne og ikke have nogen gavnlig indflydelse på konkurrencen.

32 Endelig har den nederlandske regering og Kommissionen anført, at artikel 8, stk. 3, første punktum, i forordning nr. 3820/85 bekræfter, at stk. 1 og stk. 2 i artikel 8 ikke skal anvendes kumulativt. Formuleringen »en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder« i det pågældende punktum forudsætter, at fællesskabslovgiver har villet sondre mellem den i stk. 1 omhandlede hviletid og den, der omhandles i stk. 2.

33 Kommissionen har afslutningsvis anført, at en alternativ og ikke kumulativ anvendelse af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 ligeledes underbygges af forordningens tilblivelseshistorie. De fællesskabsretlige bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport blev oprindeligt fastlagt i forordning nr. 543/69, hvis artikel 11, stk. 3 og 4, udtrykkeligt og udelukkende regulerede spørgsmålet om hviletid for kørsel med flere førere. Den nederlandske regering har i øvrigt tilføjet, at et tilsvarende synspunkt er anlagt i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2002/C 51 E/05 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT 2002 C 51 E, s. 234).

Domstolens besvarelse

34 Indledningsvis bemærkes, at en fortolkning, hvorefter hviletiden for kørsel med flere førere er reguleret i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, og ikke i samme artikels stk. 1, er i overensstemmelse med bestemmelsernes ordlyd. I henhold til stk. 1 skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer inden for hvert tidsrum af 24 timer. Stk. 2 finder kun anvendelse for hans vedkommende, såfremt »der er mere end to førere i køretøjet«. Den omstændighed, at antallet af førere, der omhandles i de to bestemmelser, er forskellige, udgør et indicium for, at bestemmelserne regulerer forskellige situationer. Det forhold, at føreren i forordningens artikel 8, stk. 1, er angivet i bestemt form (»føreren«) og ikke i ubestemt form (»en fører«), kan forklares med, at retssubjektet for regelen af grammatiske grunde nødvendigvis må sættes i bestemt form.

35 Dernæst bemærkes, at der ved fortolkningen af en fællesskabsretlig bestemmelse ligeledes skal tages hensyn til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (jf. bl.a. dom af 14.10.1999, sag C-223/98, Adidas, Sml. I, s. 7081, præmis 23, og af 14.6.2001, sag C-191/99, Kvaerner, Sml. I, s. 4447, præmis 30).

36 I den forbindelse bemærkes nærmere, at forordning nr. 3820/85 navnlig har til formål at forbedre færdselssikkerheden og arbejdsvilkårene for førerne.

37 Det må fastslås, at når et køretøj føres af flere førere, er færdselssikkerheden forøget. Da hver af førerne kan hvile, mens den anden kører, kan han nøjes med lidt færre timers sammenhængende hvile, nemlig otte timer i stedet for ni timer, over et længere tidsrum, nemlig 30 timer i stedet for 24 timer. Den effektive virkning af artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, som er at åbne mulighed for kortere hviletid, såfremt der køres med flere førere, ville blive bragt i fare, såfremt bestemmelserne i bestemmelsens stk. 1 og 2 blev anvendt kumulativt.

38 Det må følgelig fastslås, at det er en tilstrækkelig beskyttelse af arbejdsvilkårene for førerne og garanti for sikkerheden med hensyn til vejtransport, såfremt det udelukkende er artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, der finder anvendelse for kørsel med flere førere.

39 En fortolkning, hvorefter stk. 1 og 2 i artikel 8 i forordning nr. 3820/85 skal anvendes alternativt og ikke kumulativt, underbygges ligeledes af regelen i bestemmelsens stk. 3, første punktum, som bestemmer, at i løbet af hver uge »skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timer«.

40 På baggrund af ovennævnte bemærkninger skal det første spørgsmål besvares med, at såfremt en transport foretages med flere førere, finder artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85 anvendelse som en lex specialis-regel i forhold til samme bestemmelses stk. 1. Bestemmelserne skal følgelig ikke anvendes kumulativt.

41 Da de i denne doms præmis 34 og 36-39 klarlagte ordlydsmæssige og teleologiske omstændigheder omkring artikel 8 i forordning nr. 3820/85 og AETR-overenskomstens artikel 8 og den sammenhæng, bestemmelserne indgår i, er fælles, gælder den fortolkning, der er anlagt af den førstnævnte bestemmelse, ligeledes for overenskomstens artikel 8, stk. 1 og 2.

42 Som det er anført ovenfor i præmis 25, tilkommer det den forelæggende ret på grundlag af omstændighederne i hovedsagen at tage stilling til, om det er bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 eller bestemmelserne i AETR-overenskomsten, der skal bringes i anvendelse.

Det andet spørgsmål

43 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om bestemmelserne i artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 er i overensstemmelse med retssikkerhedsprincippet, hvorefter bestemmelser skal være klare. Retten ønsker nærmere bestemt, at Domstolen tager stilling til bestemmelsernes gyldighed.

Indlæg for Domstolen

44 Alle, der har indgivet indlæg, har anført, at kravene med hensyn til retssikkerhed, således som de er fastsat i Domstolens praksis, ikke er blevet tilsidesat ved artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85.

45 Ifølge den franske regering og Kommissionen er de nævnte bestemmelser fuldstændig klare. Den svenske regering har anført, at de regler med hensyn til hviletid, der fremgår af de nævnte bestemmelser, er tilstrækkeligt klare. Den østrigske regering har anført, at betydningen af de i hovedsagen omtvistede bestemmelser kan udledes af deres formål, uden at der består nogen tvivl. Efter den nederlandske regerings opfattelse er bestemmelserne ikke uforståelige.

46 Rådet, som kun er fremkommet med formelle bemærkninger vedrørende det andet spørgsmål, har gjort gældende, at fortolkningen af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 følger af den teleologiske og systematiske sammenhæng, bestemmelserne indgår i. Fortolkningen bekræftes af bestemmelsernes ordlyd, hvorfor Rådet finder, at de er tilstrækkeligt præcise. Rådet har gjort gældende, at Domstolen allerede i flere sager har haft lejlighed til at behandle bestemmelser i forordning nr. 3820/85, og at denne behandling ikke har afsløret selvmodsigelser eller elementer af manglende retssikkerhed. Rådet har tilføjet, at de anfægtede bestemmelser er i overensstemmelse med den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998 om fælles retningslinjer for EF-lovgivningens affattelse (EFT 1999 C 73, s. 1).

Domstolens besvarelse

47 Ifølge fast retspraksis kræver retssikkerhedsprincippet, som i den foreliggende sag er den eneste trinhøjere regel, der kan være relevant, at en ordning, der pålægger retssubjekter forpligtelser, er klar og utvetydig, for at de ikke skal være i tvivl om deres rettigheder og forpligtelser, således at de kan handle derefter (jf. i denne retning dom af 9.7.1981, sag 169/80, Gondrand Frères og Garancini, Sml. s. 1931, præmis 17).

48 Det må fastslås, navnlig henset til besvarelsen af det første spørgsmål, at de bestemmelser vedrørende hviletid, der finder anvendelse på kørsel med en enkelt fører eller mindst to førere, fremgår med tilstrækkelig klarhed af ordlyden af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 og af den sammenhæng, hvori bestemmelsen indgår, samt af de mål, der forfølges med den ordning, den udgør en del af. Som det fremgår af præmis 41, kan noget tilsvarende fastslås med hensyn til AETR-overenskomstens artikel 8, stk. 1 og 2.

49 Det andet spørgsmål må herefter besvares med, at gennemgangen af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 i relation til retssikkerhedsprincippet intet har frembragt, der kan rejse tvivl med hensyn til bestemmelsernes gyldighed.

Sagens omkostninger

50 De udgifter, der er afholdt af den østrigske, den franske, den nederlandske og den svenske regering samt af Rådet og Kommissionen, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich ved kendelse af 6. november 2001, for ret:

1) Såfremt en transport foretages med flere førere, finder artikel 8, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport anvendelse som en lex specialis-regel i forhold til samme bestemmelses stk. 1. Bestemmelserne skal følgelig ikke anvendes kumulativt.

2) Samme fortolkning gælder med hensyn til artikel 8, stk. 1 og 2, i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR).

3) Det tilkommer den forelæggende ret på grundlag af omstændighederne i hovedsagen at tage stilling til, om det er bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 eller i den nævnte overenskomst, der skal bringes i anvendelse.

4) **Gennemgangen af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 i relation til retssikkerhedsprincippet har intet frembragt, der kan rejse tvivl med hensyn til bestemmelsernes gyldighed.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 16. januar 2003.

R. Grass M. Wathelet

Justitssekretær Formand for Femte Afdeling