Noget andet ville kun gælde, hvis nationale lovbestemmelser, udstedt i medfør af forordningens artikel 14, stk. 9, særligt med henblik på udlejning af arbejdskraft pålagde den virksomhed, som udlejede midlertidig arbejdskraft, denne forpligtelse.

Kutscher Sørensen Bosco Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 15. december 1977.

A. Van Houtte
Justitssekretær

H. Kutscher
Præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F. CAPOTORTI FREMSAT DEN 22. NOVEMBER 1977 [1]

Høje Ret.

1. Den foreliggende sag vedrører en præjudiciel fortolkning af artikel 14, stk. 7 og 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om »harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport«, samt supplerende og ændrende bestemmelser i nævnte forordnings bilag og i de senere forordninger nr. 514/72 og nr. 515/72 af 28. februar 1972.

Forordning 543/69 indeholder ikke alene af sociale grunde men også af hensyn til trafiksikkerheden præcise bestemmelser for sammensætningen af transportkøretøjets personale, om køretidens længde og om hviletiderne. For at sikre disse regler overholdt nævnte artikel 14, stk. 1, at »medlemmer af det medfølgende personale på et køretøj, som ikke er indsat i rutekørsel, skal være i besiddelse af en personlig kontrolbog, som er i overensstemmelse med den model, der fremtræder som bilag«. I medfør af stykke 6 skal »medlemmerne af det medfølgende personale ... på forlangende forevise den personlige kontrolbog for de ansatte kontrollører«. Stykke 7 indeholder en forpligtelse for »hver virksomhed« — men den italienske udgave af forordningen præciserer »*enhver transportvirksomhed*« — til at føre en fortegnelse over de personlige kontrolbøger, som ligeledes på forlangende skal forevises for de ansatte kontrollører; fortegnelsen skal blandt andet oplyse om, hvornår og til hvem virksomheden har udleveret personlige kontrolbøger. Når disse kontrolbøger er fuldstændigt afsluttet, skal virksomheden desuden i henhold til stykke 8 opbevare dem i

1 — Oversat fra italiensk.

mindst et år. Endelig skal medlemsstaterne i henhold til stykke 9 træffe alle nødvendige foranstaltninger til udstedelse af og kontrol med disse kontrolbøger. Belgien har truffet de nødvendige foranstaltninger ved décret royal af 23. marts 1970 som ændret ved décret royal af 7. maj 1973.

I den foreliggende sag kommer forordning 543/69 i betragtning i en straffesag, som verserer for Tribunal correctionnel, Charleroi, i dens egenskab af appelinstans angående en afgørelse afsagt den 19. januar 1977 af Tribunal de police i samme retskreds, som havde fundet, at Creyf's Interim, Charleroi, og dets direktør, Bernard Dufour, ikke havde overholdt pligten til at udlevere en personlig kontrolbog til en lastbilfører.

Virksomheden Creyf's Interim udlejer midlertidig arbejdskraft. Som sådan havde den stillet André Gustin til rådighed for selskabet »Daniel Construction International« i Bruxelles, som chauffør i tidsrummet 16. juli til 26. august 1975. Daniel Construction havde anvendt André Gustin til at køre en af dens egne lastbiler, for at han for dette selskab kunne transportere varer ad landevejen. Ved en politikontrol, som André Gustin udsattes for under sådan varetransport, blev det konstateret, at han ikke var i besiddelse af den personlige kontrolbog, som er påbudt i de nævnte fællesskabsbestemmelser (og heller ikke den dagrapport, som kan erstatte denne efter de belgiske lovbestemmelser, der er udstedt i henhold til artikel 14 a, litra b i forordning nr. 543/69, som ændret ved forordning 515/72). Dette er årsagen til den straffesag, som jeg lige har nævnt, og som er anlagt i henhold til artikel 3 i den belgiske décret royal af 23. marts 1970.

Bernard Dufour anførte for appelinstansen, at hans virksomhed alene over for virksomheden Daniel Construction havde forpligtet sig til at stille nogle chauffører med gyldigt førerbevis til rådighed. Eftersom endvidere Creyf's Interim ikke selv ejede motorkøretøjer, kunne det ikke være strafferetligt ansvarlig for overtrædelser, som en virksomhed, som var dets kunde, havde begået under en transport. Ifølge appellanten måtte virksomheden Daniel Construction anses som eneansvarlig for ikke at have overholdt den i fællesskabsbestemmelserne pålagte forpligtelse.

Tribunal correctionnel de Charleroi overvejer, om den virksomhed, som har pligt til at udlevere den personlige kontrolbog til medlemmerne af et køretøjs medfølgende personale, i et tilfælde som ovennævnte skal bestemmes således, at der lægges større vægt på status som arbejdsgiver (såfremt en chauffør, som er ansat af en virksomhed, der udlejer arbejdskraft, og såfremt denne chauffør midlertidigt er udlejet til en anden virksomhed, kan kun udlejningsvirksomheden anses som arbejdsgiver), eller om der ved afgørelsen heraf snarere skal lægges vægt på, hvem der foretager transporten (i dette tilfælde den virksomhed, for hvis regning chaufføren, omend kun midlertidigt, arbejder).

Ifølge nævnte Tribunals bemærkninger indeholder fællesskabsforordning 543/69 ingen definition af begrebet virksomhed, den indeholder ikke nogen forpligtelse til at udlevere den personlige kontrolbog til medlemmerne af det medfølgende personale og angiver ikke, hvem denne forpligtelse påhviler. Da der er tale om et strafbart forhold, og fællesskabsbestemmelserne derfor må fortolkes snævert, har nævnte retsinstans anset det for hensigtsmæssigt at henvende sig til Domstolen og i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelægge den følgende spørgsmål:

»1. Menes der med ordet 'virksomhed' udelukkende den fysiske eller juridiske person, som faktisk, enten selv eller ved sine ansatte udfører landevejstransport, selv om denne transport kun udgør en del af hans erhvervsvirksomhed?

2. Såfremt ovennævnte person som arbejdskraft anvender lejet arbejdskraft

til at føre sit køretøj eller sine køretøjer, er denne person da selv fritaget for pligten til at udlevere den personlige kontrolbog til ethvert medlem af det medfølgende personale, og menes der med ordet 'virksomhed' i dette tilfælde den fysiske eller juridiske person, som udlejer arbejdskraften?

3. Skal ordet 'virksomhed' forstås således, at det betyder 'arbejdsgiver', og at underordnelsesforholdet mellem udlejeren af arbejdskraften og arbejdstageren i dette tilfælde fortsat består, eller opstår der i dette tilfælde et underordnelsesforhold mellem lejeren af arbejdskraften og arbejdstageren?«

2. For at den forelæggende ret kan afgøre, hvem der i medfør af de belgiske gennemførelsesbestemmelser skal anses som strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen af de i forordning 543/69 indeholdte foreskrifter, er det faktisk ikke nødvendigt at finde frem til en generel definition af begrebet virksomhed i forordningens artikel 14. Det, der skal afgøres, er konkret, om den pågældende forpligtelse i et tilfælde, hvor en virksomhed lejer en chauffør til at udføre en transport, påhviler selvsamme virksomhed, som forudsættes at benytte chaufføren inden for rammerne af sin drift, eller om den pågældende forpligtelse påhviler den virksomhed, som har ansat chaufføren, og som udlejer ham, eller om den eventuelt påhviler begge virksomheder.

Jeg skal i første række anføre, at forpligtelsen til at udlevere den personlige kontrolbog til føreren, omend kun indirekte, kan udledes af nævnte artikel 14, stk. 7, som bestemmer, at den fortegnelse over de personlige kontrolbøger — som hver virksomhed skal føre — skal indeholde navnene på dem, som har fået udleveret en kontrolbog og disses kvittering for modtagelsen. Den del af bilaget til forordning 543/69, som indeholder «anvisninger på, hvorledes den personlige kontrolbog skal føres ... for virksomheder«, bestemmer klarere, at der skal udleveres en bog til «hvert medlem af det medfølgende personale, som De beskæftiger ved de former for transport, for hvilke den personlige kontrolbog skal anvendes«. En kortere bestemmelse findes i bilaget i forordning nr. 514/72, som i henhold til artikel 6 i samme forordning har erstattet det tidligere bilag. Herefter skal «virksomheden» (som ikke nærmere bestemmes) udlevere en bog «til hvert medlem af det medfølgende personale i overensstemmelse med den under punkt 1 anførte lovgivning«. Sidstnævnte henvisning gælder de nationale gennemførelsesbestemmelser til fællesskabsreglerne; disse bestemmelser kan blandt andet indeholde supplerende bestemmelser til fællesskabsreglerne, for så vidt angår bøgernes format, indhold og omslag (se artikel 14, stk. 9 i forordning nr. 543/69 og punkterne 6 og 7 i første del af bilaget til forordning 514/72 indeholdende de almindelige bestemmelser for den personlige kontrolbog).

Dernæst må det understreges, at den belgiske ret naturligvis har stillet sine spørgsmål på grundlag af den franske udgave af artikel 14, stk. 7 i forordning 543/69, som udelukkende anvender udtrykket »virksomhed« (ligesom de tyske og engelske udgaver der henholdsvis anvender udtrykket »Unternehmen« og »undertakings«). Men man kan ikke se bort fra, at den italienske udgave af forordningen indeholder et bidrag til fortolkningen af denne artikel, idet denne udgave, som jeg allerede har anført, anvender udtrykket »transportvirksomhed«. Vi skal senere se, at dette udtryk stemmer overens med andre momenter, som kan uddrages af de pågældende fællesskabsretlige bestemmelser.

Endelig må man anføre, at man til støtte for den opfattelse, hvorefter forpligtelsen påhviler førerens arbejdsgiver kan anføre punkterne i de anvisninger på, hvorledes den personlige kontrolbog skal føres (i bilaget til forordning 514/72), som er rettet til medlemmerne af det medfølgende personale. Heri hedder det blandt andet: »aflever kontrolbogen til Deres arbejds-

giver ved Deres afsked fra virksomheden ...«) (punkt 7); (»forelæg den for Deres arbejdsgiver hver uge ...«) (punkt 8); »overgiv den derefter så snart som muligt til Deres arbejdsgiver« (punkt 9). Men det eneste, der kan udledes af alle disse bestemmelser, er, at forfatterne af de fællesskabsretlige bestemmelser er gået ud fra, at virksomheden, som skal udlevere bogen, *normalt* også er arbejdsgiver for medlemmerne af det medfølgende personale.

Endelig har Kommissionen med rette anført, at forfatterne til de pågældende forordninger overhovedet ikke har taget det tilfælde i betragtning, hvor en fører midlertidigt lejes af den virksomhed, som driver transportvirksomhed. Under disse omstændigheder anser jeg det for hensigtsmæssigt at finde frem til, om der i medlemsstaternes nationale lovgivninger og Domstolens retspraksis kan findes oplysninger, som kan bidrage til at løse problemet, inden jeg går over til en indgående undersøgelse af fællesskabsreglernes indhold og de modstridende momenter, som fremgår heraf.

3. Det fremgår af en undersøgelse af de nationale bestemmelser, som beskytter det arbejde, som udføres af førere af motorkøretøjer, der er beskæftiget inden for landevejstransporten, at den virksomhed, som benytter føreren til en transport, altid og i alle medlemsstater anses som værende ansvarlig for overtrædelse af disse bestemmelser, medens retsstillingen for den virksomhed, hvis erhvervsvirksomhed alene består i at udleje arbejdskraft, er forskellig fra et retssystem til et andet. I visse retssystemer anses virksomheden for at være hovedansvarlig eller i hvert fald solidarisk ansvarlig med transportfirmaet, hvilket tilsyneladende gælder i tysk ret og i irsk ret; i andre stater angår i hvert fald forpligtelserne angående arbejdets varighed udelukkende den virksomhed, som benytter arbejdstageren. Dette kan antages at gælde i fransk ret i henhold til lov nr. 72/1 af 3. januar 1972 om midlertidigt arbejde (JO de la République française af 5. 1. 1972, s. 141, artikel 7); og dette gælder også for det italienske retssystem i henhold til artikel 1 i lov nr. 1369 af 23. oktober 1960, som forbyder udlejning af arbejdsydelser og bestemmer, at arbejdstagere, som er beskæftiget i strid med det nævnte forbud, i alle henseender hører under den virksomhed, som faktisk har benyttet deres arbejdskraft. Skønt det ikke fremgår lige så klart af dansk lovgivning, gælder det tilsyneladende også i dansk ret, at reglerne for overholdelse af arbejdstider og daglige og ugentlige hviletider i § 50 og § 53 i lov nr. 681 af 23. december 1975 må anses som forpligtelser, som udelukkende gælder for den virksomhed, som faktisk udfører et arbejde for egen regning, men ikke for den virksomhed, som har udlejet arbejdstageren.

Ifølge EF-Kommissionens rapport om midlertidigt arbejde (politisk socialserie 1976, nr. 25) er det også efter luxembourgs lov den virksomhed, som har benyttet en arbejdstagers arbejdskraft, der midlertidigt er stillet til virksomhedens rådighed, som er ansvarlig for overtrædelse af reglerne om sikkerheden på arbejdspladsen.

I belgisk lovgivning er i henhold til artikel 19 i lov af 28. juni 1976, som regulerer midlertidigt arbejde (Moniteur af 7. 8. 1976), den person, som benytter en arbejdstager, ansvarlig for anvendelse af de gældende regler inden for virksomheden og reglerne om arbejdernes beskyttelse; dette gælder især med hensyn til reglerne om arbejdstiden og hvileperioderne. Da der er tale om en lov, som specifikt regulerer midlertidigt arbejde, må man antage, at dette ansvar udelukkende påhviler denne person. Hvis dette er korrekt, har den nævnte lov ændret den i national retspraksis hidtil gældende ordning, som l'Auditeur du Travail påberåber sig i første instans, og hvorefter personale, som et engageringsbureau stiller til rådighed for en anden virksomhed, ansås for at være underordnet førstnævnte bureau, skønt personalet havde mindre at gøre med førstnævnte end med sidstnævnte virksomhed, navnlig for så vidt angår ledelse og kontrol af dets arbejde.

Spørgsmålet er tilsyneladende endnu ikke blevet generelt reguleret i den nationale lovgivning i Nederlandene, men med hensyn til anvendelsen af de pågældende fællesskabsretlige bestemmelser bestemmer artikel 28, stk. 2 i »Rijtijdensbesluit 1971, ændret ved dekret af 5. juni 1974 (Schuurman & Jordens nr. 130), at den personlige kontrolbog skal udleveres til medlemmerne af det medfølgende personale af direktøren for den virksomhed, for hvilken arbejdstageren skal udføre transportarbejde.

Skønt de nationale lovgivninger hverken indeholder ensartede eller udtømmende bestemmelser om det pågældende forhold, kan man konstatere en overvejende tendens til at lade ansvaret påhvile den virksomhed, inden for hvis rammer føreren af motorkøretøjet arbejder, og til at fritage den virksomhed for ansvar, som kun stiller arbejdstageren til rådighed.

4. Den stilling, som Domstolen indtog i dom af 17. december 1970 i sag 35/70 (Manpower, Sml. 1970, s. 289), kan ikke antages at gå imod denne tendens. Domstolen behandlede dengang en sag om en arbejdstager, som en virksomhed, der udlejer arbejdskraft, havde ansat, ikke med henblik på selv at benytte ham, men som i det foreliggende tilfælde med henblik på at stille den pågældende til rådighed for andre virksomheder for at tilgodese akutte behov for kvalificeret arbejdskraft. Den i nævnte sag omhandlede virksomhed indgik med henblik herpå arbejdskontrakter med det pågældende personale, som fastlagde de gensidige rettigheder og pligter mellem virksomheden og dets arbejdstagere for så vidt angik det arbejde, som de sidstnævnte forpligtede sig til at udføre i de virksomheder, som var arbejdsgiverens kunder. Domstolen fastslog, at skønt arbejdstageren i henhold til kontrakten skulle overholde arbejdsvilkårene og reglerne i det interne arbejdsreglement i den virksomhed, som arbejdstageren var udsendt til, medførte denne omstændighed imidlertid ikke, at underordnelsesforholdet mellem arbejdstageren og den virksomhed, som havde ansat ham, bortfaldt. Sidstnævnte virksomhed udgjorde altså et centrum for de forskellige retsforhold, fordi den var kontraktpartner både i forhold til arbejdstageren og til den udnyttende virksomhed. Under hensyn hertil fandt Domstolen, at skønt den pågældende arbejdstager var blevet udsendt til en virksomhed på en anden medlemsstats område end den, hvor den virksomhed, som havde ansat ham, havde hjemsted, måtte lovgivningen i det land, hvor den virksomhed, som havde ansat ham, havde hjemsted under, dog fortsat gælde for arbejdstageren. Domstolen nåede dette resultat på grundlag af bestemmelsen i artikel 13, litra a) i forordning nr. 3 om social sikring af vandrende arbejdstagere, som netop med henblik på bestemmelse af den anvendelige sociale lovgivning indeholder regler for den arbejdstagers retsstilling, der som ansat i en virksomhed, der har sit hjemsted på en medlemsstats territorium, af denne udsendes til en anden medlemsstats territorium for dér at udføre et arbejde for samme virksomhed.

Domstolen traf den ovenfor anførte afgørelse hovedsagelig af praktiske årsager og navnlig for at undgå de komplikationer, som ville opstå, hvis arbejdstagere, som normalt er undergivet lovgivningen i den stat, hvor den virksomhed, som lønner dem, har sit hjemsted, i tilfælde af, at de sendtes til udlandet for at udføre kortvarigt arbejde, skal optages i en fremmed stats sociale sikringssystem. Dette ville nemlig medføre den alvorlige ulempe for arbejdstageren, at hans sociale beskyttelse ville blive mindre i forhold til den beskyttelse, som han ved fortsat at være undergivet sin medlemsstats lovgivning var berettiget til, eftersom man — som Domstolen bemærkede — i de fleste nationale lovgivninger ikke er berettiget til visse sociale ydelser ved korte forsikringsperioder.

Men bestræbelserne for at undgå ulemper for en arbejdstager ved overgang fra en medlemsstat til en anden spiller ingen rolle i den foreliggende sag. Her er der ikke tale om beskyttelse af en vandrende

arbejdstagers rettigheder til forsikringer, men om at tage stilling til, hvilken virksomhed, som skal opfylde en forpligtelse, hvis formål i øvrigt ligger uden for det sociale sikringsområde (som Domstolen selv anførte i præmisserne i dom af 25. 1. 1977 i sag 65/76, Dreycke, Sml. 1977, s. 29 ff). Som følge heraf kan det kriterium, der blev lagt til grund i ovennævnte dom Manpower, for fortolkningen af en bestemmelse om samordning af nationale lovgivninger om forsikring, ikke udgøre et gyldigt præcedens i en sag, hvori hverken fællesskabsregler om samordning af nationale forsikringsbestemmelser eller arbejdstageres flytning fra en medlemsstat til en anden kommer i betragtning.

5. Lad mig nu vende tilbage til de bestemmelser i fællesskabsretten, som skal fortolkes. Jeg har allerde anført, at indholdet af den italienske udgave af artikel 14, stk. 2 i forordning 543/69 er et vigtigt argument for den opfattelse, hvorefter forpligtelsen til at udlevere de personlige kontrolbøger må påhvile transportvirksomheden. Jeg har understreget, at nævnte stykke er det samme som det, hvoraf man, som jeg ligeledes har anført, uddrager forpligtelsen til at udlevere kontrolbøgerne. Hertil må tilføjes, at sammenhængen mellem artikel 14 og anvisningerne til virksomheden i bilagene til forordning 543/69 og 514/72 for så vidt angår den personlige kontrolbog ikke blot kan anføres til støtte for, at det er transportvirksomhederne, som forpligtelsen til at udlevere kontrolbogen påhviler, men også klart viser, at man ved »transportvirksomhed« må forstå enhver virksomhed, der udfører transportvirksomhed — også selv om denne virksomhed kun udøves lejlighedsvis — og som benytter personale til at føre motorkøretøjer til godsbefordring.

De ovenfor nævnte anvisninger og artikel 14, stk. 7 henviser nemlig selv til udlevering af en bog til »medlemmer af det medfølgende personale«. Men det forekommer klart, at en chauffør fra en virksomhed, som udlejer arbejdskraft, ikke får status som medlem af det medfølgende personale, førend virksomheden, som benytter ham til at udføre transporter, faktisk lader ham føre et bestemt køretøj. Den pågældende er ikke «medlem af det medfølgende personale« i forhold til den virksomhed, som har ansat ham, og som mod betaling stiller ham til rådighed; men han bliver det kun i forhold til den virksomhed, som han er blevet udlejet til, i henhold til bestemmelser, som denne har truffet for ham. Lad os desuden ikke glemme, at bilaget til forordning 543/69 (under det allerede nævnte punkt 2 i anvisninger for virksomheden) udtrykkeligt anfører »hvert medlem af det medfølgende personale, som de beskæftiger ved de former for transport, for hvilke den personlige kontrolbog skal anvendes«. Den udlånte arbejdstager vil, endog selvom han er underordnet udlejningsvirksomheden, være »beskæftiget« ved transport i den virksomhed, til hvilken han er blevet udlejet, i den foreliggende sag netop den virksomhed, som udfører transporten. Det fremgår, omend indirekte, at forpligtelsen til at udlevere den personlige kontrolbog til en chauffør opstår på det tidspunkt, da denne bliver en del af det medfølgende personale på et køretøj, som omfattes af den i artikel 14, stk. 1 fastsatte gruppe («køretøjer, som ikke er indsat i rutekørsel«). Det forekommer altså berettiget at antage, at det altid, som vi har konstateret det ved den summariske gennemgang ovenfor af de nationale sociale lovgivninger også i den ordning, som er indført ved de pågældende fællesskabsretlige bestemmelser, er den virksomhed, der benytter føreren til transport, som har pligt til at udlevere den personlige kontrolbog.

6. Det anførte fører på nuværende tidspunkt logisk til at udelukke, at den virksomhed, hvis erhverv er udlejning af arbejdskraft, alene kan være ansvarlig for en eventuel overtrædelse af den ovenfor nævnte forpligtelse i modsætning til den virksomhed, som benytter føreren til transporten. Det er endnu ikke afgjort, om den af Kommissionen anførte hypotese om, at den her omhandlede bestem-

melse er rettet til begge virksomheder, også må forkastes.

Argumentet for denne opfattelse er hovedsagelig, at da forordning 543/69 indfører en »forpligtelse til et bestemt resultat«, er de to virksomheder pligtige at samarbejde, for at dette resultat kan nås; virksomhederne bør indbyrdes sikre sig, at en af virksomhederne udleverer den personlige kontrolbog til føreren. Imidlertid er, stadig ifølge Kommissionen, den nationale lovgiver beføjet til at bestemme, hvilken af de to virksomheder forpligtelsen til udlevering af bogen påhviler; to virksomheder skal kun anses som solidarisk forpligtede, såfremt der ikke findes nationale lovbestemmelser eller en udtrykkelig kontraktlig aftale herom mellem virksomhederne. Endelig omfatter udtrykket »virksomhed« i forordning 543/69 enten den virksomhed, som benytter den udlejede chauffør, eller den virksomhed, som mod betaling stiller ham til rådighed.

De praktiske hensyn, som har fået Kommissionen til at forfægte dette synspunkt, er åbenlyse. Juridisk kan der imidlertid rettes en række vægtige indvendiger mod tanken om, at to retssubjekter begge er forpligtet at overholde forordningens artikel 41. Jeg skal først anføre, at det ikke er klart, om de to virksomheders forpligtelse er nøjagtigt den samme som den i artikel 14, stk. 7 omhandlede — i så fald skal begge virksomheder udlevere den personlige kontrolbog til føreren — eller den snarere er en slags biforpligtelse til indbyrdes at sikre sig, at kontrolbogen udleveres af en af virksomhederne (forordningen indeholder intetsteds nogen antydning af en sådan biforpligtelse). Jeg skal dernæst anføre, at jeg har svært ved at se, ud fra hvilken fællesskabsretlig bestemmelse medlemsstaten eventuelt kan udvælge den af de to virksomheder, som forpligtelsen påhviler. Medlemsstaternes beføjelse til at træffe foranstaltninger, som supplerer bestemmelserne i forordning 543/69 med hensyn til »udstedelse af og kontrol med disse kontrolbøger« (artikel 14, stk. 9), kan ikke fortolkes så vidt, at den giver den nationale lovgiver mulighed for at ændre antallet af de virksomheder, som artikel 14, stk. 7 er rettet til (i tilfælde af lejet arbejdskraft, må det, hvis man følger Kommissionen, være to). Da det i virkeligheden drejer sig om at bestemme den personkreds, som fællesskabsreglerne gælder for, er det efter min mening uforeneligt med kravet om fællesskabsrettens enhed at overlade denne bestemmelse til de forskellige medlemsstater — eller blot lade den pågældende privatperson træffe afgørelse herom — og de pågældende virksomheder ville herved risikere at blive behandlet anderledes alt efter deres nationalitet eller beliggenhed, skønt det angivne mål med forordning 543/69 er at *harmonisere* bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport. Endelig kan man ikke se bort fra den indvending, at man ved at forøge antallet af forpligtede også udvider den gruppe af retssubjekter, som kan straffes efter de nationale lovbestemmelser, hvis formål er at sikre, at private overholder de forpligtelser, som fællesskabsbestemmelserne pålægger dem. Det er overflødigt at anføre, at såfremt en straffelov ikke må fortolkes udvidende, må det samme kriterium gælde for fællesskabsretlige bestemmelser, som ganske vist ikke i sig selv er af strafferetlig karakter, men som dog i sidste instans i medfør at nationale supplerende bestemmelser får virkning på det strafferettlige område.

Efter min mening går sammenhængen mellem de i de pågældende forordninger indførte forpligtelser det umuligt at opdele disse mellem forskellige virksomheder (hvilket Kommissionen i øvrigt heller ikke har påstået), og denne sammenhæng viser også, at den *eneste* forpligtede virksomhed er den, som benytter føreren til at udføre landevejstransport. I det i fællesskabsbestemmelserne opridsede system hører forpligtelsen til at føre fortegnelsen over de personlige kontrolbøger sammen med forpligtelserne til at udlevere bøgerne, inddrage og opbevare de afsluttede bøger. Dette fremgår af punkt 6 i anvisningerne til virksomheden om brugen af den personlige kontrolbog, jf. bi-

laget til forordning 514/72; ifølge disse skal den virksomhed, som inddrager bogen, i nævnte fortegnelse indføre datoen for det sidste døgnkontrolblad og holde de afsluttede bøger til disposition for kontrollørerne i et tidsrum af mindst 12 måneder (denne del af punkt 6 svarer til forpligtelsen i artikel 14, stk. 8 i forordning 543/69). Som allerede angivet kan disse formaliteter rent faktisk kun udføres af den virksomhed, som har direkte kontakt til motorkøretøjets personale såvel i det øjeblik, da personalet får ordre til at udføre en transport, som på det tidspunkt, da transporten afsluttes. Den samme begrundelse gælder for punkt 5 i de nævnte anvisninger til virksomheden (»gennemgå døgnkontrolbladene og ugerapporten hver uge eller — i tilfælde af forhindring — så snart som muligt. Underskriv ugerapporten«). Da ligeledes anvisningerne til medlemmerne af det medfølgende personale (det nævnte bilag til forordning nr. 514/72) henviser til »arbejdsgiveren«, forekommer det mig utvivlsomt, at man ikke her har ønsket at angive et andet forpligtet retssubjekt end det, som i forordningen angives som »virksomhed«: dette fremgår f.eks. tilstrækkeligt klart af, at punkt 6 i anvisningerne til virksomheden henviser til punkt 9, som er et af de punkter, hvor udtrykket »arbejdsgiver« anvendes. Grunden til, at der er anvendt udtrykket »arbejdsgiver« i stedet for »virksomhed«, er, som jeg allerede har anført, at forordningen henviser til det typiske tilfælde, hvor den virksomhed som udfører transport, er den samme som den virksomhed, som føreren er undergivet.

Den virksomhed, som udlejer arbejdskraft, kan faktisk være afskåret fra at opfylde det hovedkrav, som er baggrunden for de fællesskabsretlige bestemmelser, nemlig at lette de nationale myndigheders kontrol med overholdelsen af arbejdstider og hviletider. Man kan blot tænke sig, at denne virksomhed kan have sit hjemsted et andet sted end transportvirksomheden. Det kan også forekomme (hvilket Kommissionen selv har erkendt), at udlejningsvirksomheden ikke i rette tid får besked om, at den fører, som den har stillet til rådighed for en tredjemand, af denne skal anvendes til et arbejde, som hører til dem, hvortil der kræves den personlige kontrolbog (kørsel af et motorkøretøj til godsbefordring, som ikke er indsat i rutekørsel). Under hensyn til denne mulighed ville det være urimeligt at gøre den pågældende virksomhed ansvarlig for ikke at have overholdt en forpligtelse, som afhænger af et forhold, som virksomheden kan være uvidende om.

Af alle disse grunde forekommer det mig altså, at man ud fra de gældende fællesskabsretlige bestemmelser må afvise opfattelsen, hvorefter forpligtelser, som fællesskabsretlige bestemmelser udelukkende foreskriver for en transportvirksomhed, kan antages delvis eller solidarisk at påhvile en virksomhed, som udlejer arbejdskraft.

Man har indvendt, at udelukkelsen af den virksomhed, som udlejer arbejdskraft, fra den personkreds, som er forpligtet til at udlevere og føre kontrolbogen, i praksis gør det vanskeligt for transportvirksomheden at kontrollere, at de ugentlige grænser for kørsel overholdes i det ret hyppigt forekommende tilfælde, hvor en arbejdstager er blevet udlejet for et kortere tidsrum end en uge.

Imidlertid er der i et sådant tilfælde intet, som hindrer transportvirksomheden i at forlange, at føreren skal være i besiddelse af en erklæring fra den virksomhed, for hvilken han sidst har arbejdet, indeholdende oplysninger om hans arbejdstider og hvileperioder. Udlejningsvirksomheden kan måske endog selv give disse oplysninger.

På den anden side kan man heller ikke udelukke muligheden af, at en fører efter en arbejdsperiode, der er mindre end en uge, overgår fra ansættelse i en transportvirksomhed til ansættelse i en anden. I dette tilfælde foreligger den samme ulempe, som man har beklaget sig over, i

et tilfælde hvor der ikke er tale om udlejning af arbejdskraft, idet arbejdstageren i henhold til punkt 7 i anvisninger til virksomheden om brugen af den personlige kontrolbog, når han forlader den transportvirksomhed, hvori han har arbejdet, skal aflevere kontrolbogen til denne, selv om den kun er delvis afsluttet.

7. Jeg foreslår Dem derfor at besvare de præjudicielle spørgsmål, som er forelagt af Tribunal correctionnel de Charleroi ved kendelse af 13. juni 1977 således, at forpligtelserne til udlevering og opbevaring af personlige kontrolbøger og i forbindelse hermed pligten til at føre fortegnelserne, jf. artikel 14, stk. 7 og 8 i Rådets forordning EØF nr. 543/69 af 25. marts 1969 og bilaget til Rådets forordning EØF nr. 514/72 af 4. februar 1972, udelukkende påhviler den virksomhed, som udfører transportarbejde inden for denne forordnings anvendelsesområde, selv om denne virksomhed benytter arbejdstagere, som den har lejet af en virksomhed, hvis erhverv er at stille arbejdskraft til rådighed for tredjemænd til midlertidigt arbejde.