FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIEGFRIED ALBER

fremsat den 21. marts 2000 *

I — Indledning

1. Denne præjudicielle anmodning angår nærmere bestemt et spørgsmål om, hvorvidt førere af køretøjer til erhvervsmæssig personbefordring, når de vælger at overføre deres ugentlige hvileperiode i henhold til artikel 8, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 [1] til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, skal tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden og uden afbrydelse i denne følgende uge, eller om de kan vælge at opdele disse hvileperioder. Er det sidstnævnte muligt, er der yderligere spørgsmålet om, hvorvidt hvileperioden for den anden uge på ny kan overføres til den efterfølgende uge.

2. Den forelæggende ret er i tvivl om fortolkningen af den engelsksprogede affattelse af nævnte artikel, hvori det hedder: »... the weekly rest period may be postponed... *and added on* to that second week's weekly rest« [2].

* Originalsprog: tysk.

1 — Rådets forordning af 20.12.1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1).

2 — Min fremhævelse.

II — De relevante retsregler

a) Forordning nr. 3820/85

3. De efterfølgende uddrag af forordningens artikler vil ske uden udtrykkelig henvisning til selve forordningen.

4. Inden jeg citerer de bestemmelser, der er af betydning i den foreliggende sag, vil jeg kort omtale forordningens opbygning. Heri reguleres i afdeling IV køretid (artikel 6) og i afdeling V pauser (artikel 7) og hviletid (artikel 8 og 9).

5. Den daglige køretid må som hovedregel ikke overstige ni timer. Den kan imidlertid sættes op til ti timer to gange om ugen (artikel 6, stk. 1, første afsnit). I medfør af artikel 7 skal føreren efter 4 1/2 times kørsel, medmindre han påbegynder en hvileperiode, afbryde kørslen i mindst 45

minutter. Denne afbrydelse kan erstattes af flere pauser på 15 minutter.

6. Den daglige hviletid skal være på mindst 11 sammenhængende timer (artikel 8, stk. 1, første afsnit). Den kan holdes i køretøjet, når dette er udstyret med en soveplads og holder stille (artikel 8, stk. 7).

7. Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode (artikel 6, stk. 1, andet afsnit). I dette tilfælde forlænges den daglige hviletid fra 11 til 45 timer. Afkortelser er mulige, men der skal herfor gives en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet (artikel 8, stk. 3).

8. Ved international personbefordring, og når medlemsstaterne vælger at udvide bestemmelsens anvendelsesområde til at omfatte indenlandsk personbefordring — hvorved rutekørsel i begge tilfælde er undtaget — kan der fastsættes tolv i stedet for seks køretidsperioder, inden føreren skal holde en ugentlig hvileperiode (artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit). I disse tilfælde kan den ugentlige hvileperiode i medfør af artikel 8, stk. 5, overføres til den følgende uge og »tages sammen med denne anden uges ugentlige hviletid«.

9. De ovennævnte artikler, som er relevante i denne sag, har følgende ordlyd:

»*Artikel 6*

1. [første afsnit]...

Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.

Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.

For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet »seks« i andet og tredje afsnit til tallet »tolv« og ordet »sjette« i tredje afsnit til ordet »tolvte«.

Medlemsstaterne kan lade det foregående afsnit finde anvendelse på anden indenlandsk personbefordring end rutekørsel.

...«

«*Artikel 8*

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.

...

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioderforlænges 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.

...

5. For så vidt angår personbefordring, på hvilke artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, finder anvendelse, kan en ugentlig hvileperiode overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, og tages sammen med denne anden uges ugentlige hviletid.

6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller ugentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst otte timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.

...«

10. I den engelske version af artikel 8, stk. 5, bestemmes:

«In the case of the carriage of passengers... the weekly rest period may be postponed until the week following that in respect of which the rest is due and added on to that second week's weekly rest.«

11. De øvrige sproglige versioner af den pågældende passage lyder bl.a. som følger:

— »angehängt werden«

— »rattachée au repos«

— »ligado ao repouso«

— »adscribirse al descanso«

— »collegato al riposo«

— »läggas samman«

— »tages sammen«

— »worden gevoegd bij«.

b) Nationale bestemmelser

12. Section 96 (11A) i Transport Act 1968 bestemmer:

»Når en fører af et motorkøretøj i Storbritannien overtræder gældende fællesskabsbestemmelser med hensyn til køreperioder... eller arbejdstider eller afbrydelse af arbejdstider, straffes den pågældende efter tiltale med bøde, som ikke kan overstige sats 4 i den normale bødetabel.«

III — Faktiske omstændigheder

13. De faktiske omstændigheder er beskrevet i forelæggelseskendelsen. Det fremgår heraf, at Hume var ansat som buschauffør. Henset til hans beskæftigelse fandt artikel 6, stk. 1, fjerde og femte afsnit, og artikel 8, stk. 5, i forordning nr. 3820/85 anvendelse på ham.

14. Han havde i perioden fra den 16. juli 1995, kl. 9.15, til den 24. juli 1995, kl. 16.45 en samlet køretid på 38 1/2 time. Han holdt en hvileperiode på 38 1/2 time mellem den 24. juli 1995 og den 26. juli 1995.

15. Han arbejdede den 26. juli 1995, hvor han havde en køretid på otte timer, hvorefter han havde en hvileperiode på 24 timer.

16. I perioden fra den 27. juli 1995 til den 3. august 1995 arbejdede Hume igen, hvor den samlede køretid var 41 timer og 45 minutter. Han havde herefter en hviletid på 36 1/2 time uden for sit hjemsted.

17. Den 5. januar 1996 blev der rejst følgende tiltale over for Hume:

»[Tiltalte] førte den 25. juli 1995 i Ferryhill i County Durham eller andetsteds et køretøj, som omfattes af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, og undlod, som krævet i henhold til artikel 6, stk. 1, sammenholdt med artikel 8, stk. 3, i nævnte fællesskabsbestemmelser efter højst tolv daglige køreperioder at tage to ugentlige sammenhængende hvileperioder, hvilket er i strid med section 96 (11A) i Transport Act 1968.«

18. Anklageren gik under proceduren i hovedsagen ud fra, at Hume ikke havde taget en ugentlig hvileperiode i den uge, der begyndte den 17. juli 1995. Han var derfor i henhold til artikel 8, stk. 5, i forordning nr. 3820/85 forpligtet til at tage denne uges ugentlige hvileperiode sammen med den ugentlige hvileperiode for den uge, der begyndte den 24. juli 1995. Det gjorde han imidlertid ikke, men tog blot hvileperioder, der modsvarede hans daglige hvileperiode samt en periode, der var tilstrækkelig til at kompensere for den afkortede hvileperiode på 36 timer, som han tidligere havde taget. Når en ugentlig hvileperiode overføres i henhold til artikel 8, stk. 5, skal den overførte periode tages sammen med den ugentlige hvileperiode i den anden uge, dvs. at den skal tages

sammen med den ugentlige hvileperiode, der gives for denne anden uge.

19. Det blev subsidiært gjort gældende, at antages det, at hvileperioden for den uge, der begyndte den 17. juli, blev overført til den 24. juli, og at Hume ikke var forpligtet til tage sin hvileperiode i løbet af denne uge sammen med den overførte hvileperiode, havde Hume ikke ret til på ny at overføre hvileperioden for den uge, der begyndte den 24. juli, men skulle tage to ugentlige hvileperioder i løbet af denne uge.

20. Hume gjorde gældende, at han havde taget en tilstrækkelig ugentlig hvileperiode for den uge, der begyndte den 10. juli, selv om denne hvileperiode var afkortet, og der derfor i henhold til artikel 8, stk. 6, i forordning nr. 3820/85 skulle kompenseres herfor, hvilket skete den 26. og 27. juli. Han tog derfor den 24. og 25. juli en tilstrækkelig ugentlig hvileperiode for den uge, der begyndte den 17. juli. Han tog også en tilstrækkelig ugentlig hvileperiode for den uge, der begyndte den 24. juli, nemlig den 4. og 5. august, idet han overførte den i overensstemmelse med artikel 8, stk. 5.

21. Ifølge Hume stilles der i artikel 8, stk. 5, ikke krav om, at en ugentlig hvileperiode, for at kunne tages sammen med en hvileperiode i den efterfølgende uge, skal tages i sin helhed sammen med denne efterfølgende hvileperiode. Det er heller ikke nødvendigt, at de to hvileperioder tages i løbet af den samme uge.

IV — De præjudicielle spørgsmål

22. Da Sedgefield Magistrates' Court finder, at fortolkningen af forordningens artikel 8 er af betydning for afgørelsen af sagen, har retten forelagt Domstolen følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse:

»1) Når en fører af et køretøj, som er berettiget hertil i henhold til artikel 8, stk. 5, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, vælger at overføre sin ugentlige hvileperiode til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, skal den pågældende fører da tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden og uden afbrydelse i denne følgende uge?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, skal den pågældende fører da under alle omstændigheder tage to ugentlige hvileperioder i den følgende uge, eller kan han overføre den ugent-

lige hvileperiode for denne anden uge til den påfølgende uge?«

V — Parternes anbringender

23. Det Forenede Kongeriges regering er af den opfattelse, at det andet spørgsmål må besvares først, eftersom Hume kun har overtrådt forordningen, hvis han ikke var berettiget til også at overføre den ugentlige hvileperiode for den anden uge. Forordningens artikel 8, stk. 5, kan kun fortolkes således, at den ugentlige hvileperiode for den anden uge, der skal tages sammen med hvileperioden for den foregående uge, rent faktisk skal tages i løbet af den pågældende uge. Såvel ordlyden som logikken bag bestemmelsen taler for en sådan fortolkning, bl.a. for at undgå en vedvarende overførsel af hvileperioder til de følgende uger.

24. Besvares det andet spørgsmål i overensstemmelse hermed, vil det første spørgsmål være uden genstand. Skulle det alligevel vise sig nødvendigt at besvare spørgsmålet, har Det Forenede Kongeriges regering gjort gældende, at de to ugentlige hvileperioder, der som følge af en overførsel skal tages i den anden uge, ikke nødvendigvis altid skal tages uden afbrydelse, men kun når det herved sikres, at begge hvileperioder tages i denne anden uge. Det er nødvendigt for at undgå en vedvarende overførsel af hvileperioder og for at sikre, at disse hvileperioder virkelig tages. På grundlag af forordningen kan det i hvert fald ikke sluttes, at de pågældende hvileperioder altid skal tages uden afbrydelse. Såfremt fællesskabslovgiver havde ønsket dette, havde det kunnet reguleres udtrykkeligt ved forordningen.

25. Ifølge den franske regering er der i denne sag tale om et fortolkningsproblem, der kun vedrører den engelsksprogede udgave af forordningen. Den franske affattelse af de pågældende bestemmelser giver ingen fortolkningsproblemer eller problemer med hensyn til anvendelsen heraf. Det fremgår af den franske ordlyd af artikel 8, stk. 5, at den overførte hvileperiode og hvileperioden for den anden uge skal tages sammen, dvs. uden afbrydelse.

26. Forordning nr. 3820/85 har til formål at harmonisere konkurrencevilkårene samt at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Den forlængelse af de ugentlige hvileperioder, som tilstræbes med forordningen, er til fordel for den sociale udvikling og færdselssikkerheden. Artikel 8, stk. 5, kan derfor kun fortolkes således, at to hvileperioder, der skal tages i løbet af en uge, ikke kan tages uafhængigt af hinanden. I lyset af denne fortolkning er det andet præjudicielle spørgsmål, der er stillet af den forelæggende ret, uden genstand.

27. Den portugisiske regering har gjort gældende, at artikel 8, stk. 5, med hensyn til den ugentlige hvileperiode udgør en selvstændig ordning, der har til formål at

tilpasse reglerne for ugentlige hvileperioder til de særlige forhold, der gør sig gældende ved lejlighedsvis kørsel. I artikel 8, stk. 5, bestemmes det derfor udtrykkeligt og klart, at en ugentlig hvileperiode, der er overført til den efterfølgende uge, skal tages sammen med den ugentlige hvileperiode for denne anden uge.

VI — Vurdering

28. Efter Kommissionens opfattelse tyder allerede den engelsksprogede udgave af artikel 8, stk. 5, på, at de to ugentlige hvileperioder skal tages sammen, dvs. uden afbrydelse. Dette bekræftes også af det forhold, at forordningen intet siger om, hvorvidt og i givet fald med hvilke følger disse ugentlige hvileperioder kan afbrydes eller overføres. De andre sproglige udgaver af forordningen taler ligeledes for en sådan fortolkning.

29. Forordningen har bl.a. til formål at fremme den sociale udvikling og færdselssikkerheden. Navnlig fastsættelsen af ugentlige hvileperioder tjener dette formål, således at en udvidende fortolkning af artikel 8, stk. 5, ikke kan komme på tale. Eftersom bestemmelserne vedrørende afholdelse og overførsel af ugentlige hvileperioder er meget præcise og omfattende, kan artikel 8, stk. 5, ikke fortolkes på anden måde, end at en ugentlig hvileperiode, der overføres, og den anden uges hvileperiode skal tages sammen og uden afbrydelse. Da den forelæggende rets første spørgsmål skal besvares således, er det ufornødent at besvare det andet spørgsmål.

30. For det første bemærkes, at anklageren i hovedsagen har foreholdt Hume den 25. juli 1995 at have ført et køretøj uden at tage de pågældende krævede ugentlige hvileperioder. Den forelæggende ret har imidlertid ligeledes anført, at Hume i perioden fra den 24. juli til den 26. juli 1995 tog en hvileperiode på i alt 38 1/2 time. Dette punkt behøver imidlertid ikke at blive behandlet nærmere, dels fordi det tilkommer den forelæggende ret at fastlægge sagens faktiske omstændigheder og deres tidsmæssige forløb, dels fordi det med hensyn til besvarelsen af de præjudicielle spørgsmål, der er rejst i denne sammenhæng, er uden betydning, om Hume den 25. juli 1995 førte et køretøj eller tog en hvileperiode.

31. Det er fortolkningen af ordlyden af artikel 8, stk. 5, og nærmere bestemt af ordene »added on to that second week's weekly rest« [3], der er afgørende for besvarelsen af det første præjudicielle spørgsmål.

3 — De andre sproglige versioner er omtalt i punkt 11.

32. Formuleringen i de andre sproglige versioner giver grundlag for den antagelse, at artikel 8, stk. 5, faktisk skal fortolkes således, at to ugentlige hvileperioder, der skal tages i løbet af den samme uge, når en overførsel medfører denne kumulation, skal tages sammen og uden afbrydelse.

33. Ikke kun ordlyden af den pågældende passus, men også den omstændighed, at dette sætningsled overhovedet indgår i bestemmelsen, taler for denne fortolkning. Var en opdeling mulig og ønsket, havde en formulering om, at hvileperioden kunne overføres til den anden uge, været tilstrækkelig.

34. Ordlyden af artikel 8, stk. 5, taler altså snarere imod det synspunkt, som tiltalte i hovedsagen har gjort gældende, selv om den engelsksprogede version ikke er tilstrækkelig klar og præcis til at hæve enhver tvivl om fortolkningen.

35. Når der foreligger en bestemmelse, der ikke er tilstrækkelig klar og præcis, skal bestemmelsens rækkevidde ifølge Domstolens faste praksis afgøres under hensyn til tekstens formål og den retlige sammenhæng, hvori den optræder [4].

4 — Jf. dom af 6.12.1979, sag 47/79, Nehlsen, Sml. s. 3639, af 11.7.1984, sag 133/83, Scott, Sml. s. 2863, af 15.12.1993, sag C-116/92, Charlton m.fl., Sml. I, s. 6755, og af 28.10.1999, sag C-6/98, ARD, Sml. I, s. 7599.

36. Det fremgår af første betragtning til forordningen, at forordningen forfølger tre formål, nemlig afskaffelse af konkurrenceforvridninger, forbedring af arbejdsvilkårene og af færdselssikkerheden. I forordningen fastsættes der derfor detaljerede bestemmelser vedrørende medfølgende personale, køretid, pauser og hviletid samt bestemmelser om kontrol og sanktioner for overtrædelser af forordningens bestemmelser.

37. Ifølge syttende betragtning til forordningen blev den udstedt for med hensyn til hviletiden at fastsætte en minimal varighed af samt betingelser i øvrigt for de daglige og ugentlige hviletider for førerne. Rådet gik ved vedtagelsen af forordningen, jf. nittende betragtning til forordningen, ud fra, at »det vil være et socialt fremskridt og til gavn for færdselssikkerheden, at de ugentlige hviletider forlænges, når der samtidig skabes mulighed for at afkorte hviletiderne under forudsætning af, at føreren på et sted, som han selv vælger, kan udligne den ikke holdte hviletid inden for et givet tidsrum«.

38. Det bestemmes derfor i artikel 8, stk. 3, at der som hovedregel skal holdes 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan i henhold til artikel 8, stk. 3, afkortes til mindst 36 henholdsvis 24 sammenhængende timer. For enhver afkortelse skal der dog gives

en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

39. For så vidt angår personbefordring kan en ugentlig hvileperiode i henhold til artikel 8, stk. 5, overføres til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent. Den overførte hvileperiode skal i så fald *tages sammen* med denne anden uges ugentlige hviletid.

40. Det følger af disse bestemmelser, at den foreskrevne varighed af de ugentlige hvileperioder kun kan fraviges, hvis der gives en tilsvarende hviletid i de følgende uger. Da forordningen — som påvist — regulerer den minimale varighed og andre betingelser vedrørende den ugentlige hviletid meget udførligt, skal mulige undtagelser og fravigelser fortolkes indskrænkende.

41. Den fortolkning, som Hume har gjort gældende, er derimod en udvidende fortolkning, der er i strid med forordningens generelle formål.

42. En forbedring af færdselssikkerheden skal ved forordningen ske gennem strenge indskrænkninger af køretiden og ved at fastlægge hvileperioder. Mulighed for at forlænge køretiden eller afkorte hviletiden skal fremme den sociale udvikling, dog kun under forudsætning af, at føreren til gengæld kan drage nytte af en udligningsordning.

43. Forordningen har samtidig og netop også til formål at beskytte førerens sundhed og færdselssikkerheden. Begge dele kan kun sikres, såfremt der efter den undtagelsesvis tilladte forlængede daglige køretid indlægges en længere hvileperiode. En opdeling af denne hvileperiode, dvs. afbrydelse heraf gennem yderligere køreperioder, ville ligefrem gå imod begge formål. Med hensyn til hvileperioderne tales der i artikel 8, stk. 1, 2 og 3, hele tiden om sammenhængende timer. I stk. 6 siges det, at hviletiden skal tages sammen med et andet hvil. Den omstændighed, at ordet »sammenhængende«, ikke er nævnt i artikel 8, stk. 5, kan imidlertid ikke begrunde, at denne bestemmelse skulle tillade en opdeling af hviletiden, da udtrykket »tages sammen med« — ud fra formålet med forordningen — betyder nøjagtig det samme, men sagt på en anden måde.

44. Formålet at afskaffe konkurrenceforvridningerne opnås ligeledes også kun, såfremt alle virksomheder nøje overholder alle forpligtelser, der påhviler dem i henhold til forordningen. Kunne virksomheder med regelmæssige mellemrum planlægge overskridelser af køretiderne, ville dette i betydelig grad bringe det forfulgte formål i

fare, da der ville blive rokket ved hele ordningen om begrænsning af køretider.

45. Antoges det, som Hume i denne sag har gjort gældende, at de to ugentlige hvileperioder kunne tages særskilt, således at den ugentlige hvileperiode for den pågældende uge kunne overføres til den følgende uge, ville dette tillige medføre, at de hvil, der egentlig skal tages, ikke blev taget, men hele tiden kunne overføres til de efterfølgende uger.

46. En sådan fremgangsmåde ville være i strid med såvel ordlyden af artikel 8, stk. 5, som formålet med forordningen. Eftersom det i henhold til forordningen kun under visse betingelser er tilladt at afkorte den ugentlige hvileperiode, såfremt der kompenseres for afkortningen i den efterfølgende uge, må det netop under hensyntagen til forordningens formål og den sammenhæng, hvori den optræder, lægges til grund, at to ugentlige hvileperioder, der skal tages, ikke kan tages særskilt.

47. Det første spørgsmål, der er stillet af den forelæggende ret, skal derfor besvares med, at når en fører i henhold til artikel 8, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 3820/85 vælger at overføre sin ugentlige hvileperiode til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, skal han tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden og uden afbrydelse i denne følgende uge.

48. Da den forelæggende ret kun har stillet det andet spørgsmål, såfremt det første blev besvaret benægtende, er det ufornødent at behandle det andet spørgsmål nærmere.

49. Subsidiært vil jeg nævne, at en sådan videre adgang til overførsel helt ville være i strid med formålet med forordningen og på ingen måde ville kunne anses for at være omfattet af ordene »tages sammen«. De indtjente frie dage ville ikke længere have forbindelse med de forlængede køretider og ville dermed ikke tjene som hviledage. Ved en opfindsom kumulation ville de sågar kunne blive til ekstra feriedage.

VII — Sagens omkostninger

50. De udgifter, der er afholdt af Det Forenede Kongeriges regering, af den franske og den portugisiske regering samt af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, 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.

VIII — Forslag til afgørelse

51. Henset til ovenstående betragtninger vil jeg foreslå Domstolen at besvare det præjudicielle spørgsmål som følger:

»Når en fører i henhold til artikel 8, stk. 5, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 vælger at overføre sin ugentlige hvileperiode til den uge, der følger efter den uge, i hvilken hvileperioden er indtjent, skal han tage to ugentlige hvileperioder efter hinanden og uden afbrydelse i denne følgende uge.«