DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)
2. juni 1994 *

I sag C-313/92,

angående en anmodning, som Arrondissementsrechtbank, Amsterdam (Nederlandene), i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende straffesag mod

Van Swieten BV,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 2, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, 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),

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, G. F. Mancini, og dommerne M. Diez de Velasco (refererende dommer), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler og P. J. G. Kapteyn,

generaladvokat: G. Tesauro
justitssekretær: ekspeditionssekretær H. A. Rühl,

* Processprog: nederlandsk.

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Officier van Justitie ved denne selv, J. A. van Zwieteren

— den nederlandske regering ved juridisk konsulent i Udenrigsministeriet A. Bos, som befuldmægtiget

— Det Forenede Kongeriges regering ved S. Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget, og

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Th. van Rijn og V. Di Bucci, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der er afgivet mundtlige indlæg af Van Swieten BV ved juridisk konsulent J. B. Vallenduuk, som befuldmægtiget, af den nederlandske regering ved assisterende juridisk konsulent i Udenrigsministeriet T. Heukels som befuldmægtiget, af Det Forenede Kongeriges regering ved S. Lucinda Hudson og ved Barrister D. Bethlehem, og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i retsmødet den 2. december 1993,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 20. januar 1994,

afsagt følgende

Dom

1 Ved dom af 16. april 1992, indgået til Domstolens Justitskontor den 22. juli s.å., har Arrondissementsrechtbank Amsterdam (herefter benævnt »den forelæggende

ret«) i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt to præjudicielle spørgsmål vedrørende artikel 2, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, 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, herefter benævnt »forordning nr. 3820/85«).

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en straffesag mod Van Swieten BV (herefter benævnt »Van Swieten«), et selskab, der driver international vejtransport og har hjemsted i Nederlandene, og som er tiltalt for overtrædelse af fællesskabsbestemmelser og nederlandske bestemmelser om hvile-og køretider.

3 Under en virksomhedsundersøgelse i oktober 1988 konstaterede de nederlandske myndigheder, at 17 chauffører, som var ansat af Van Swieten, ikke havde overholdt de foreskrevne hvile- og køretider, mens de førte køretøjer indregistreret i Nederlandene. Uregelmæssighederne vedrørte i dette tilfælde overholdelsen af den mindste hviletid, der skal holdes for hvert tidsrum af 24 timer som bestemt i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85. De var for størstedelens vedkommende begået på ruter inden for Fællesskabet, men i nogle tilfælde også under transporter til Schweiz eller gennem denne stat. Schweiz, et tredjeland, er ikke deltager i AETR-overenskomsten (den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i vejtransport, herefter benævnt »AETR-overenskomsten«).

4 I Nederlandene er køre- og hviletiderne for førere af køretøjer, der anvendes til vejtransport, reguleret i Rijtijdenwet af 1936 (lov om køretider, herefter benævnt »1936-loven«) samt ved Rijtijdenbesluit af 1977 (bekendtgørelse om køretider, herefter benævnt »1977-bekendtgørelsen«), som er udstedt i henhold til denne lov.

5 I henhold til 1936-lovens artikel 1a, stk. 1, gælder den »bl.a. for vejtransport, der helt eller delvis udføres i udlandet af en virksomhed med hjemsted i Nederlandene og for virksomhed udøvet af medlemmer af det kørende personale i forbindelse

hermed«. Artikel 11-14 i 1977-bekendtgørelsen omhandler chaufførernes arbejdstider, køretider og hviletider. Ifølge artikel 17 i samme 1977-bekendtgørelse gælder disse artikler dog ikke for transporter foretaget i udlandet, som er omfattet af forordning nr. 3820/85 eller AETR-overenskomsten.

6 Anvendelsesområdet for forordning nr. 3820/85 er defineret således i forordningens artikel 2:

»1. Denne forordning gælder for vejtransport som omhandlet i artikel 1, stk. 1, 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.«

7 Da det ikke udtrykkeligt er bestemt i forordning nr. 3820/85, at den finder anvendelse på ruter, der begynder eller slutter i et tredjeland, som ikke er deltager i AETR-overenskomsten, når de køres af køretøjer indregistreret i en medlemsstat, følger de nederlandske myndigheder i disse situationer den praksis at anvende de nederlandske bestemmelser på kørslen i sin helhed og ikke tage hensyn til forordning nr. 3820/85.

8 Endvidere bestemmer artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 følgende:

»Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst 11 sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst 9 sammenhængende timer højest tre gange inden for en uge, såfremt der inden for udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.«

9 I Nederlandene er ordningen for kontrol med overholdelsen af de i forordningen fastsatte daglige hviletider baseret på følgende principper. Det tidspunkt, der er afgørende for fastsættelsen af tidsrummet af 24 timer, bestemmes af

— tidspunktet for færdselskontrollen

— begyndelsen af den ugentlige hviletid, og

— begyndelsen af den (tilstrækkelige) daglige hviletid.

Med henblik på fastsættelsen i hvert enkelt tilfælde af 24-timersperioden skal tidspunktet — som defineret ovenfor — når beregningen giver et resultat, der viser sig at ligge i en hvileperiode som omhandlet i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, rykkes tilbage i tid, indtil man når det tidspunkt, hvor medlemmet af det kørende personale ikke frit kan disponere over sin egen tid.

10 I første instans domfældte Kantongerechter, Amsterdam, Van Swieten. Retten fandt således, at visse af selskabets chauffører ikke, for transporter udført inden for Fællesskabet, havde overholdt den mindste daglige hviletid, der er fastsat i

artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, og, for transporter til Schweiz eller i transit gennem denne stat, i artikel 11 i 1977-bekendtgørelsen.

11 For den forelæggende ret gjorde Van Swieten gældende, at forordning nr. 3820/85 gjaldt for transporter foretaget til Schweiz eller i transit gennem dette land for den del af kørslen, som foregik i Fællesskabet. For denne del af ruten var det derfor udelukket at anvende den nederlandske lov.

12 Van Swieten har desuden anfægtet den kontrolmetode, som de nederlandske myndigheder anvender til at undersøge, om de daglige hviletider overholdes, idet denne kontrolmetode ifølge Van Swieten ikke er forenelig med artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85. Efter Van Swieten's opfattelse er det tidsrum af 24 timer, som der er tale om i denne bestemmelse, en fast periode, og den første periode i ugen begynder at løbe ved afslutningen af den ugentlige hviletid. Til støtte for sin opfattelse har selskabet påberåbt sig den engelske version af denne artikel, en afgørelse truffet af High Court of Justice den 28. april 1988 (Kelly mod Shulman-sagen) og den første betragtning til forordningen, hvori det fremhæves, at der er behov for at gøre bestemmelserne i den tidligere forordning mere fleksible, nemlig 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, herefter benævnt »forordning nr. 543/69«).

13 Arrondissementsrechtbank, Amsterdam, der fandt det tvivlsomt, hvorledes de gældende bestemmelser i forordning nr. 3820/85 skulle fortolkes, har derfor besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Med hensyn til artikel 2, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85:

Skal denne artikel fortolkes således, at forordningen (også) gælder for den i artikel 1, punkt 1, nævnte vejtransport inden for Fællesskabet, som sker til

eller fratredjelande, som ikke er deltagere i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), eller i transit gennem disse lande med køretøjer, som er indregistreret i en medlemsstat?

2) Med hensyn til artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3820/85:

Skal ordene 'hvert tidsrum af 24 timer' fortolkes således, at en sådan periode kan begynde på ethvert vilkårligt tidspunkt, afhængigt af påbegyndelsen af den ugentlige og (tilstrækkelige) daglige hviletid og tidspunktet for færdselskontrollen, eller begynder den første af en eller flere følgende perioder på det tidspunkt, hvor den senere ugentlige hvileperiode slutter?«

Det første spørgsmål

14 Ifølge artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 gælder »denne forordning ... for vejtransport som omhandlet i artikel 1, stk. 1, der foregår inden for Fællesskabet«.

15 Nævnte forordning, som har afløst forordning nr. 543/69, indeholder regler om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, navnlig om førernes køre- og hviletider. Ifølge den første betragtning til forordningen har den til formål at sikre og udbygge de fremskridt, der er sket med den foregående forordning, ved at gøre dens bestemmelser mere fleksible, uden at målsætningerne derved anfægtes.

16 I denne forbindelse bemærkes, at et af de væsentligste formål med forordning nr. 3820/85, i lighed med formålet med forordning nr. 543/69, er at forbedre færdselssikkerheden samt førernes arbejdsvilkår.

17 Det må dog nødvendigvis konstateres, at den tilsigtede virkning af disse bestemmelser ville blive bragt i fare, hvis anvendelsen af fællesskabsordningen afhang af den rute, som køretøjer indregistreret i de forskellige medlemsstater benytter, og hvis de nationale lovgivninger fortsat skulle finde anvendelse, når ruten kun delvis lå inden for Fællesskabet.

18 Heraf følger, at forordning nr. 3820/85 omfatter enhver vejtransport, som finder sted inden for Fællesskabet med køretøjer indregistreret i en medlemsstat, også når transporten delvis udføres i tredjelande.

19 Denne fortolkning bekræftes i øvrigt af ordlyden af artikel 2 i forordning nr. 543/69, hvorefter forordningen gælder »for transport ad landevej for den kørselsstrækning eller del af en kørselsstrækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet«. Det fremgår af denne formulering, at allerede den forordning, der gik forud for forordning nr. 3820/85, og som havde de samme formål som denne, omfattede al transport ad landevej, som foretages inden for Fællesskabets område, uanset hvilken rute køretøjet havde fulgt.

20 Endelig støtter artikel 2, stk. 2, i forordning nr. 3820/85 ligeledes den angivne fortolkning. Denne bestemmelse, som udtømmende opregner de tilfælde, i hvilke AETR-overenskomsten finder anvendelse i stedet for forordningen, omfatter ikke et tilfælde som det i det første præjudicielle spørgsmål nævnte. Heraf følger, at dette tilfælde hverken er omfattet af AETR-overenskomsten eller af national ret, men at det hører til anvendelsesområdet for forordning nr. 3820/85.

21 I betragtning af det foregående må det første spørgsmål besvares med, at artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 skal fortolkes således, at den også gælder for vejtransport inden for Fællesskabet med køretøjer indregistreret i en medlemsstat til eller fra tredjelande, som ikke er deltagere i AETR-overenskomsten, eller i transit gennem disse lande.

Det andet spørgsmål

22 Med hensyn til spørgsmålet om begyndelsen af det »tidsrum af 24 timer«, der nævnes i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, bemærkes, at forordningen bl.a. har til formål at garantere færdselssikkerheden og at forbedre førernes arbejdsvilkår.

23 På denne baggrund har artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, med bestemmelsen om, at hvert tidsrum af 24 timer skal omfatte et mindste antal daglige hviletimer, til formål at sikre føreren en afveksling mellem køretider og hviletider, som garanterer, at denne ikke sidder ved rattet i køretøjet i en så lang periode, at den fremkalder en træthedstilstand og bringer færdselssikkerheden i fare.

24 Som generaladvokaten har fremhævet i punkt 11 ff. i sit forslag til afgørelse, følger det af dette formål med forordning nr. 3820/85, at det tidsrum af 24 timer, der er tale om i artikel 8, stk. 1, ikke kan forstås som et tidsinterval, der skal betragtes isoleret og hver dag begynder på samme tidspunkt, uafhængigt af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid. Denne såkaldte fast begyndelse-teori giver nemlig i visse tilfælde mulighed for, at føreren i for vidt omfang kan forsinke tidspunktet for sin daglige hviletid og således bringe færdselssikkerheden i fare.

25 Heraf følger, at begrebet tidsrum af 24 timer i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 betegner et tidsrum, hvis begyndelse er variabel i den forstand, at det kan begynde at løbe på det tidspunkt, da kørslen faktisk påbegyndes efter afslutningen af den forudgående daglige eller ugentlige hviletid. Kun denne fortolkning giver nemlig mulighed for at tilrettelægge en afveksling mellem køreperioder og hvileperioder, som bevarer færdselssikkerheden og letter førerens arbejdsvilkår.

26 Da artikel 8, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 3820/85 tillader føreren at opdele den daglige hviletid i to eller flere adskilte perioder, bør det præciseres, at beregningen af tidsrummet af 24 timer i en sådan situation skal begynde, når den længste hvileperiode afsluttes, nemlig den, der mindst varer 8 timer.

27 Under disse omstændigheder må det andet spørgsmål besvares med, at udtrykket »hvert tidsrum af 24 timer«, som forekommer i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, skal forstås således, at det sigter til ethvert interval af denne varighed, som begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer fartskriveren. Såfremt det daglige hvil tages i to eller tre adskilte perioder, skal beregningen begynde ved afslutningen af den periode, hvis varighed ikke er under 8 timer.

Sagens omkostninger

28 De udgifter, der er afholdt af Det Forenede Kongeriges regering og den nederlandske 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.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Arrondissementsrechtbank, Amsterdam, ved dom af 16. april 1992, for ret:

1) Artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport skal fortolkes således, at det også gælder for vejtransport inden for Fællesskabet med køretøjer indregistreret i en medlemsstat til eller fra tredjelande, som ikke er deltagere i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport, eller i transit gennem disse lande.

2) Udtrykket »hvert tidsrum af 24 timer«, som forekommer i artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3820/85, skal forstås således, at det sigter til ethvert interval af denne varighed, som begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode aktiverer fartskriveren. Såfremt det daglige hvil tages i to eller tre adskilte perioder, skal beregningen begynde ved afslutningen af den periode, hvis varighed ikke er under 8 timer.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 2. juni 1994.

R. Grass

Justitssekretær

G. F. Mancini

Formand for Sjette Afdeling