omfatter køretøjer, som er den offentlige myndigheds ejendom, eller hvorover den har rådighed.

O'Keeffe Touffait Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart Bosco Koopmans

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 6. december 1979.

A. Van Houtte
Justitssekretær

A. O'Keeffe
Formand for første afdeling, fungerende præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT J.-P. WARNER FREMSAT DEN 6. NOVEMBER 1979 [1]

Høje Ret.

Denne sag er forelagt Domstolen som en anmodning om præjudiciel afgørelse fra Oberverwaltunsgericht Bremen. Forelæggelseskendelsen vedrører fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 »om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport«. Domstolen har haft lejlighed til at beskæftige sig med denne forordning i en række sager, senest tror jeg, i sag 97/78 *Schumalla*, (Sml. 1978 s. 2311), hvor jeg i mit forslag til afgørelse samlede de tidligere afgjorte sager. De spørgsmål, der rejses af Oberverwaltungsgericht Bremen, er imidlertid nye.

Appellanten for den tyske ret er Firmaet Städtereinigung K. Nehlsen KG, som jeg skal kalde »Nehlsen«. Indstævnte er byen Bremen.

Nehlsen er en privatejet erhvervsvirksomhed, som har kontrakter med de lokale myndigheder, ifølge hvilke det foretager affaldsindsamling i de områder, som myndighederne er ansvarlige for.

1 — Oversat fra engelsk.

I juni 1976 opdagede Bremens arbejdstilsyn (»Gewerbeaufsichtsamt«), at Nehlsen ikke overholdt visse af bestemmelserne i forordning nr. 543/69, navnlig artikel 7 om køretidens længde og artikel 14 om pligt for medlemmerne af det kørende personale til at medføre personlige kontrolbøger. Ved beslutning (»Verfügung«) af 29. marts 1977 krævede tilsynet under straftrussel, at Nehlsen rettede sig efter disse bestemmelser.

Nehlsen indgav administrativ klage (»Widerspruch«) over beslutningen, idet det gjorde gældende, at det var undtaget fra kravene i forordning nr. 543/69 i medfør af dennes artikel 4, stk. 4. Dengang havde artikel 4, stk. 4, følgende ordlyd:

»Denne forordning finder ikke anvendelse på transport med:

...

4. tjenestekøretøjer tilhørende politiet, gendarmeriet, forsvaret, brandvæsenet, civilforsvaret, vandbygningsvæsenet, vand-, gas- og elektricitetsværker, vejvæsenet, telegraf- og telefonvæsenet, postvæsenet, når det udfører transport af postforsendelser samt radio- og fjernsyn;

...

Ikke overraskende blev Nehlsens klage afvist.

Nehlsen anlagde herefter sag ved Verwaltungsgericht Bremen.

Under sagens behandling for denne ret trådte Rådets forordning (EØF) nr. 2827/77, der ændrede forordning (EØF) nr. 543/69, navnlig artikel 4, stk. 4, i kraft. Desværre er der uoverensstemmelser mellem ordlyden af artikel 4, stk. 4, i Fællesskabets forskellige officielle sprog.

I den engelske version af forordning nr. 2827/77 er den nye ordlyd af artikel 4, stk. 4, som følger:

»This Regulation shall not apply to carriage by:

...

4. vehicles used by the police, gendarmerie, armed forces, fire brigades, civil defence, drainage or flood prevention authorities, water, gas or electricity services, highway authorities and refuse collection, telegraph or telephone services, by the postal authorities for the carriage of mail, by radio or television transmitters or receivers, or vehicles which are used by other public authorities for public services and which are not in competition with professional road hauliers;

...

Verwaltungsgericht afsagde dom den 12. juli 1978. Den fandt, at beslutningens gyldighed, da den omtvistede beslutning fortsat havde retsvirkning, måtte afgøres på grundlag af den ændrede ordlyd af artikel 4, stk. 4, men at denne ikke undtog Nehlsen fra bestemmelserne i forordning nr. 543/69, lige så lidt som den tidligere ordlyd havde gjort det. Den afgørende omstændighed var, at Nehlsen opfyldte kontrakterne ved at bruge egne køretøjer og førere og ikke ved at stille dem under de pågældende offentlige myndigheders kontrol. Artikel 4, stk. 4, også i dens ny udformning, kunne kun anvendes, hvor en offentlig myndighed selv var ansvarlig for det kørende personales arbejdsbetingelser. Verwaltungsgericht fandt endvidere, at Nehlsen

»konkurrerer med erhvervsmæssige transportvirksomheder«. Dette skyldtes, at der var tale om en erhvervsmæssig virksomhed, som endvidere måtte konkurrere med andre private virksomheder, hver gang en af dets kontrakter skulle fornyes. Verwaltungsgericht frifandt følgelig byen Bremen.

Oberverwaltungsgericht, til hvem Nehlsen nu har appelleret, har forelagt Domstolen sagen med henblik på en præjudiciel afgørelse vedrørende »fortolkningen af det sidste led i artikel 4, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 543/69, som ændret ved forordning (EØF) nr. 2827/77«. Konkret spørger Oberverwaltungsgericht:

»a) aa) Omfatter udtrykket 'køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser' i artikel 4, stk. 4, sidste led i forordning nr. 543/69, som ændret ved forordning nr. 2827/77, kun køretøjer, der er den offentlige myndigheds ejendom, eller hvorover den har rådighed, eller

bb) omfatter udtrykket også køretøjer, der ejes af private personer eller virksomheder, og som af disse på offentlige myndigheders vegne på grundlag af en privatretlig aftale (værksleje) bliver anvendt til offentlige tjenesteydelser?

b) Hvis svaret på spørgsmål a) bb) er bekræftende:

Må det antages, at køretøjer tilhørende en privat virksomhed, til hvem en offentlig myndighed har overdraget *en*udførelsen af offentlige tjenesteydelser, som afgrænset i de ovenfor nævnte bestemmelser, 'konkurrerer med erhvervsmæssige transportvirksomheder'

under hensyn til, at den offentlige myndighed kan bringe aftalen med den udpegede private virksomhed til ophør, hvis en anden virksomhed tilbyder anvendelsen af sine køretøjer på gunstigere vilkår?«

Efter min opfattelse kan der ikke være tvivl om, at svaret på spørgsmål a), hvis det alene skulle besvares på grundlag af den engelske ordlyd af den ændrede artikel 4, stk. 4, kun kunne være, at undtagelsen ikke omfattede køretøjer anvendt af en privat virksomhed til affaldsfjernelse på en offentlig myndigheds vegne og ifølge en privatretlig aftale mellem virksomheden og myndigheden.

Som Domstolen vil have bemærket, har artikel 4, stk. 4, to dele. Den første del omfatter i den engelske version »vehicles used by« visse nærmere opregnede offentlige myndigheder og tjenesteydere, herunder udtrykkelig »refuse collection« tjenesteydere. Den anden del omfatter »vehicles used by other public authorities for public services« under forudsætning af, at de ikke er »in competition with professional road hauliers«. Den anden del kan derfor ikke omfatte køretøjer, der anvendes til affaldsfjernelse, som omfattes af første del, ligesom ingen af delene omfatter køretøjer anvendt af private virksomheder.

Den samme slutning ville, tror jeg, blive nået af enhver, der så på de franske og nederlandske versioner.

Hvor den engelske version i sin første del har »vehicles used by the police, etc.«, dér har den franske version »véhi-

cules affectés au service de la police, etc.« og den nederlandske version har blot »dienstvoertuigen van politie, etc.«. Modstykket i den franske version til den engelske sætning »highway authorities and refuse collection ... services« er eneudtrykket »la voirie«, som naturligvis dækker begge. Den nederlandske version nævner udtrykkeligt »ophaaldiensten voor huisvuil«. Hvad angår den andel del er modstykket i den franske version til »vehicles used by other public authorities for public services« »vehicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics«. Den nederlandske version har »door andere overheidsinstanties voor openbare diensten gebruikte woertuigen«. Jeg tror ikke, at ændringen i den franske version fra »affectés au service de« til »utilisés par« eller ændringen i den nederlandske version fra »van« til »voor« ... gebruikte, har betydning. Jeg forestiller mig, at den skyldes stilmæssige hensyn af en art, der ikke har betydning på engelsk.

De danske og italienske versioner er anderledes i én henseende. Ingen af dem nævner nemlig udtrykkeligt affaldsfjernelse i den første del. Ordet anvendt i den danske version er »vejvæsenet«, som jeg har forstået dækker snerydning og gadefejning, men ikke fjernelse af husholdningsaffald. Den italienske version har »manutenzione della rete stradale«, som jeg har forstået normalt ikke opfattes som omfattende affaldsfjernelse, skønt det noget anstrengt kunne fortolkes på den måde. I øvrigt adskiller de danske og italienske versioner sig ikke indholdsmæssigt fra de engelske, franske og nederlandske: I den danske version er modstykket til »vehicles used by the police, etc.« i første del »tjenestekøretøjer, der benyttes af politiet, etc.«; i den italienske version er det »veicoli delle forze di polizia, etc.«. Modstykket i den danske version til »vehicles used by other public authorities for public services« er »køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser«, medens det i den italienske version er »veicoli utilizzati da altre autorita publiche per servizi pubblici«.

Jeg mener derfor ikke, at de danske og italienske versioner fører til nogen anden slutning end den, som de engelske, franske og nederlandske peger mod.

Jeg vender mig nu mod den tyske version, som synes at være mindre klar. Modstykket dér til »vehicles used by the police, etc.« i første del er »Fahrzeugen der Polizei, etc.«, dvs., en genetiv, som i de nederlandske og italienske versioner. Den første del af den tyske version nævner heller ikke affaldsfjernelse. Det henviser kun (af relevans her) til »Straßenbauämter«, som jeg forstår skal betyde »highway authorities«. I den anden del er modstykket til »vehicles used by other public authorities for public services« »Fahrzeugen, die von anderen Trägern öffentlicher Gewalt zu öffentlichen Zwecken eingesetzt ... werden«. Den ordrette oversættelse af dette synes at være »Vehicles that are devoted by other public authorities to public purposes«.

Det nøjagtige tyske modstykke til »used«, »utilisé«, »gebruikte«, »anvendes«, »utillizzati« ville, forstår jeg, have været »gebraucht«. »Eingesetzt« har en noget videre og løsere betydning. Den tyske version er også den eneste, der henviser til »public authority carriers« (»Trägern öffentlicher Gewalt«) i stedet for blot og bart til »public authorities«,

og til »public purposes« (»öffentlichen Zwecken«) frem for »public services«.

Det er imidlertid klart, at den heraf følgende ubetydelige tvetydighed i den tyske version ikke kan føre til den slutning, at artikel 4, stk. 4, bør fortolkes på en måde, der vil være uforenelig med ordlyden på de fem andre sprog, og også uforenelig med dens klare underliggende idé, med hensyn til hvilken jeg er ganske enig med Verwaltungsgericht Bremen. Jeg kan udtrykke min overraskelse over, at Kommissionen, for hvem alle seks versioner forelå, har argumenteret anderledes for Domstolen. Den tyske regering og byen Bremen har for deres part hævdet den fortolkning, der blev lagt til grund af Verwaltungsgericht.

Sammenfattende mener jeg, at Domstolen som svar på Oberverwaltungsgericht's første spørgsmål skal kende for ret, at ordene »køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser« i artikel 4, stk. 4, i forordning nr. 543/69, som ændret ved forordning nr. 2827/77, ikke omfatter køretøjer, der anvendes af en privat virksomhed til affaldsfjernelse til opfyldelse af en aftale mellem denne virksomhed og en offentlig myndighed om ydelsen af denne tjeneste.

Hvis dette er rigtigt, opstår det andet spørgsmål, forelagt Domstolen af Oberverwaltungsgericht, ikke. Jeg skal dog bemærke, at artikel 4, stk. 4, dersom den omfattede en virksomhed i Nehlsens situation, også ville omfatte enhver anden privat virksomhed, som fremsatte konkurrerende tilbud, hvorfor de afsluttende ord i artikel 4, stk. 4, efter min mening ikke ville udelukke, at undtagelsen under disse omstændigheder fandt anvendelse.