FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT PHILIPPE LÉGER

fremsat den 25. januar 1996 *

1. Disse to anmodninger om præjudiciel afgørelse vedrører — selv om de hidrører fra forskellige retter — i det væsentlige det samme spørgsmål, nemlig fortolkningen af begrebet »køretøjer, der benyttes ... til renovation« i artikel 4, nr. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport [1] (herefter »forordningen«).

2. Med denne forordning forfølges tre formål: færdselssikkerheden, harmonisering af konkurrencevilkårene og det sociale fremskridt [2]. Med henblik herpå foreskriver forordningen køre- og hviletider (afdeling IV og V) for førere af køretøjer, der har nået den krævede minimumsalder (afdeling III), og som gennemfører vejtransport, der falder ind under forordningens anvendelsesområde (afdeling II); forordningen forbyder udbetaling af vederlag i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, medmindre vederlaget er af en sådan art, at det ikke kan bringe færdselssikkerheden i fare (afdeling VI); forordningen tillader kun undtagelser i begrænset omfang (afdeling VII) og foreskriver med henblik på anvendelsen et system med kontrol og sanktioner (afdeling VIII).

For at sikre en effektiv kontrol med reglerne om arbejdstid, foreskriver artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3821/85 [3], at der skal installeres og anvendes et kontrolapparat i køretøjer, »som benyttes til person- eller godsbefordring på vej, og som er indregistreret i en medlemsstat, bortset fra de i artikel 4 og artikel 14, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte køretøjer«.

3. Artikel 4 i forordning nr. 3820/85 udelukker tretten kategorier af køretøjer fra

* Originalsprog: fransk.

1 — EFT L 370, s. 1. Denne forordning afløser og ændrer Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25.3.1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), der selv er blevet ændret flere gange, ved Rådets forordning (EØF) nr. 514/72 af 28.2.1972 (EFT 1972 I, s. 117), (EØF) nr. 515/72 af 28.2.1972 (EFT 1972 I, s. 127), (EØF) nr. 2827/77 af 12.12.1977 (EFT L 334, s. 1) og (EØF) nr. 2829/77 af 12.12.1977 (EFT L 334, s. 11). Da begge forordninger vedrører det samme område og forfølger samme formål, kan jeg i det følgende med hensyn til omtalen af Domstolens retspraksis både henvise til 1969-forordningen og 1985-forordningen.

2 — Første betragtning.

3 — Rådets forordning af 20.12.1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8).

forordningens anvendelsesområde. Det bestemmes navnlig i artikel 4, nr. 6:

»[Denne forordning gælder ikke for transport med:]

6) køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, *til renovation*, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio- og fjernsyn, samt radio- og fjernsynspejlevogne« [4].

4. Det er sidstnævnte bestemmelse, som de forelæggende retter har anmodet Domstolen om at fortolke i forbindelse med tvister, hvis faktiske omstændigheder er følgende.

Omstændighederne i sag C-335/94, Hans Walter Mrozek og Bernhard Jäger

5. De to sagsøgere i denne sag, Hans Walter Mrozek og Bernhard Jäger, er begge ansat som disponenter i selskabet Rethmann Entsorgungswirtschaft GmbH & Co. KG (herefter »Rethmann«). De er ansvarlige for holdinddelingen af virksomhedens chauffører.

6. Rethmann indgår inden for rammerne af sin virksomhed langtidskontrakter med kommuner og amter om bortskaffelse af affald. I henhold til disse kontrakter bortskaffes og transporteres dels industriaffald, dels særligt husholdningsaffald (såsom tørbatterier og kemikalier), som borgerne har henlagt i containere, som Rethmann opstiller i byerne med dette formål for øje.

7. Jäger er ansvarlig for tilrettelæggelsen af kørsel med køretøjer, der transporterer husholdningsaffald efter en første sortering på indsamlingsstedet til Rethmanns anlæg, hvor det sorteres yderligere. Mrozek er ansvarlig for de køretøjer, som transporterer affaldet fra dette anlæg til destruktionsanlæggene.

8. Da chaufførerne i forbindelse med disse transporter havde overtrådt køretidsbestemmelserne i henhold til Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (bekendtgørelse til den tyske lov om arbejdstid), blev de

4 — Min fremhævelse.

to sagsøgere pålagt bøder for ikke at have tilrettelagt chaufførernes arbejdstid i overensstemmelse med gældende forskrifter.

9. Mrozek og Jäger indbragte bødeforlæggene for Amtsgericht Recklinghausen og gjorde for denne ret gældende, at transporterne havde fundet sted med »køretøjer, der benyttes ... til renovation« i henhold til artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, hvorfor de var undtaget for forordningens krav. De gjorde endvidere gældende, at undtagelsen ifølge fællesskabsforskrifterne udelukkede, at der fastsættes køretidsregler i national ret.

10. Da den forelæggende ret er af den opfattelse, at tvistens afgørelse afhænger af fortolkningen af de relevante fællesskabsbestemmelser, har den forelagt Domstolen følgende spørgsmål:

»1) Hvorledes skal begrebet renovation i artikel 4, nr. 6, i forordning (EØF) nr. 3820/85 fortolkes?

a) Omfatter dette alene afhentning af affald fra private husholdninger, eller er transport af industriaffald tillige omfattet?

b) For så vidt angår affald fra private husholdninger ønskes det endvidere oplyst,

aa) om særligt affald fra private husholdninger, som f.eks. batterier, maling og opløsningsmidler mv., tillige er omfattet af undtagelsen i artikel 4, nr. 6, i forordning (EØF) nr. 3820/85?

bb) om undtagelsen kun gælder kortere transporter inden for en kommune, navnlig transport fra dør til dør? Eller er også længere transporter, som f.eks. til en losseplads, der ligger længere væk, omfattet?

cc) om transporter ligeledes er omfattet af forordningens artikel 4, nr. 6, såfremt kommunen har givet private virksomheder i opdrag at udføre renovationen?

c) Såfremt transport af industriaffald tillige er omfattet, ønskes det oplyst,

aa) om transport af enhver form for industriaffald er omfattet?

bb) om længere transporter, f.eks. til lossepladser, tillige er omfattet af forordningens artikel 4, nr. 6?

d) om tomkørsel, f.eks. returkørsel i ubelæsset stand fra en losseplads, tillige er omfattet af artikel 4, nr. 6?

e) om kørsler, der sker som forberedelse til selve transporten, f.eks. ombytning af køretøjer/sættevogne mellem et firmas forskellige afdelinger, tillige er omfattet?

2) Hvorledes er forholdet mellem undtagelsesreglerne i artikel 4, nr. 6, i forordning (EØF) nr. 3820/85 og nationale køretidsbestemmelser?

a) Såfremt en transport er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i artikel 4, nr. 6, i EØF-forordningen, kan der da fastsættes køretidsbegrænsninger i national ret?

b) Eller gælder bestemmelser i national ret, som f.eks. i den tyske lov om arbejdstid (Arbeitszeitordnung) og bekendtgørelsen (Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung) hertil, ikke for sådanne transporter?«

Omstændighederne i sag C-39/95, Pierre Goupil

11. Pierre Goupil er administrerende direktør i et selskab, hvis formål i handels- og selskabsregisteret er beskrevet som »renholdning, rengøring, bortskaffelse og behandling af affald«. I praksis varetager virksomheden afhentning af affald hos virksomheder og

transporterer det til affaldsdepoter eller forbrændingsanlæg.

12. En af virksomhedens chauffører blev kontrolleret, da han under vejtransport transporterede to affaldscontainere. På diagramarkene til den fartskriver, som køretøjet var udstyret med, konstateredes en overskridelse af den i forordning nr. 3820/85 foreskrevne køretid. Goupil blev derfor tiltalt for at have overtrådt forordning nr. 3821/85 og et fransk dekret.

13. Under retsmødet for den nationale ret anførte Goupil, at han ikke var fragtfører, men tjenesteyder inden for behandling af industriaffald uden værdi, og han derfor ikke anså sig forpligtet til at overholde forpligtelserne i henhold til forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

14. Tribunal de police de la Rochelle har anført, »at en lang række virksomheder, hvis aktiviteter svarer til tiltaltes, er blevet retsforfulgt i Frankrig«, og at det »under hensyn til forskelle i retspraksis« med hensyn til problemet om, hvorvidt sådanne virksomheder henhører under undtagelsen i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, var nødvendigt at forelægge Domstolen følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse:

»Indeholder artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3820/85 en undtagelse fra forordning (EØF) nr. 3821/85 for køretøjer til befordring af affaldscontainere eller industriaffald, der tilhører private virksomheder, der har til opgave at afhente og behandle affald, tillige hvor sådanne transporter finder sted over længere strækninger?«

Besvarelse af spørgsmålene

15. Jeg skal først behandle det spørgsmål, som er fælles for de to sager, nemlig spørgsmålet om anvendelsesområdet for den i forordningens artikel 4, nr. 6, foreskrevne undtagelse for »køretøjer, der benyttes ... til renovation«, og jeg skal herved fremkomme med de forskellige forklaringer, som nødvendiggøres af det første spørgsmål fra Amtsgericht Recklinghausen, inden jeg besvarer det andet spørgsmål, som er blevet rejst i sag C-335/94, nemlig om der består mulighed for, at national ret kan begrænse køretiderne uden for forordningens anvendelsesområde.

Begrebet »services de l'enlèvement des immondices« (renovationsvæsenet)

16. Artikel 4 undtager transport med bestemte kategorier af køretøjer fra forordningens anvendelsesområde, der ifølge artikel 2 omfatter vejtransport [5], der foregår inden for Fællesskabet. Det drejer sig således om en undtagelsesbestemmelse fra de almindelige bestemmelser, som forordningen indeholder.

17. Man må holde sig de rammer for øje, inden for hvilke Fællesskabets bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport er blevet vedtaget. Fællesskabslovgiver har ønsket at harmonisere visse bestemmelser på dette område for at sikre en ensartet anvendelse af bestemmelserne på medlemsstaternes område [6], og således gøre det muligt at opnå de tre forfulgte mål.

18. Denne ensartede anvendelse forudsætter en streng fortolkning af området for tilladte undtagelser.

19. Domstolen har således stedse i fast praksis afvist en vid fortolkning af undtagelsesbestemmelserne i forordning nr. 543/69 og forordning nr. 3820/85 [7], hvilket bekræfter, at »undtagelser fra disse regler derfor ikke [kan] fortolkes således, at de har virkninger ud over, hvad der er nødvendigt for at sikre beskyttelse af de interesser, som de har til formål at varetage« [8].

20. Navnlig er de undtagelser, der er foreskrevet i artikel 4, som Domstolen nu anmodes om at fortolke, allerede genstand for en omfattende praksis, som har knæsat princippet om en streng fortolkning af denne bestemmelse.

21. Domstolen har således i dommen af 6. december 1979 i sagen Nehlsen [9] udtalt, at den i artikel 4, stk. 4, i forordning nr. 543/69, med senere ændringer, indeholdte undtagelse for »køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser, som ikke konkurrerer med erhvervsmæssige transportvirksomheder«, ikke kan finde anvendelse på privatpersoners køretøjer, som anvendes til udførelsen af offentlige tjenesteydelser eller på offentlige myndigheders vegne.

5 — Ved »vejtransport« skal der ifølge artikel 1, nr. 1, forstås »al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand«.

6 — Jf. tredje betragtning til forordning nr. 543/69.

7 — Jf. f.eks. vedrørende fritagelsen for »tachograf« i henhold til artikel 14a, stk. 3, litra a), i forordning nr. 543/69, som ændret ved forordning nr. 515/72 og nr. 2827/77, dom af 11.7.1984, sag 133/83, Scott, Sml. s. 2863; vedrørende artikel 12 i forordning nr. 3820/85, der under bestemte betingelser tillader en fravigelse af forordningens bestemmelser, dom af 9.11.1995, sag C-235/94, Bird, Sml. I, s. 3933.

8 — Ovennævnte dom i sagen Bird (a.st., præmis 10), og de der af Domstolen citerede domme: dom af 22.3.1984, sag 90/83, Paterson m.fl., Sml. s. 1567, præmis 16, og af 25.6.1992, sag C-116/91, British Gas, Sml. I, s. 4071, præmis 12.

9 — Sag 47/79, Sml. s. 3639, præmis 7.

22. I dom af 21. maj 1986 i sagen Whitelock [10] har Domstolen fortolket det i artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69 — som ændret ved artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 2827/77 [11] — indeholdte begreb »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld«, således, at der derved skal forstås et køretøj, der efter konstruktion, udstyr og andre fysiske egenskaber i det væsentlige er bestemt til at blive anvendt til at fjerne køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, men dog ikke køretøjer, der hovedsageligt anvendes blot til at transportere andre køretøjer.

23. I den ovennævnte dom i sagen British Gas [12] har Domstolen udtalt, at den undtagelse fra forpligtelsen til at installere og anvende en fartskriver, som er foreskrevet ved artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 for »køretøjer, der benyttes af ... gasvæsenet«, kun finder anvendelse på køretøjer, der i det hele og udelukkende anvendes i forbindelse med fremstilling, forsyning eller distribution af gas samt vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer. Undtagelsen finder derimod ikke anvendelse på køretøjer, som helt eller delvis anvendes til transport af gasapparatur til husholdninger.

24. Desuden skal artikel 4, nr. 6, ikke kun fortolkes strengt, men ifølge Domstolens retspraksis også under hensyn til de formål, som forfølges med forordningen [13], nemlig færdselssikkerheden, harmonisering af konkurrencevilkårene og det sociale fremskridt: »det fremgår af denne forordnings første betragtning, at muligheden for at fravige fællesskabsforskrifterne ikke bør anfægte de foranstaltninger, der forfølges på dette område« [14].

25. De undtagelser, der er indført ved artikel 4, nr. 6, hviler på den betragtning, at de der anførte tjenesteydelser alle er generelle tjenesteydelser af almen interesse.

»Vedrørende de interesser, som artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 har til formål at beskytte, er de i nævnte bestemmelse fastsatte undtagelser baseret på karakteren af de tjenesteydelser, køretøjerne anvendes til. I den henseende fremgår det af opremsningen i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, at de af denne bestemmelse omfattede tjenesteydelser alle er *generelle tjenesteydelser af almen interesse*« [15].

26. For at bestemme omfanget af undtagelsen for »køretøjer, der benyttes ... til renovation«, skal dette begreb defineres under hensyn til de synspunkter, der kan udledes af Domstolens praksis.

10 — Sag 79/86, Sml. s. 2363, præmis 10.

11 — Nu artikel 4, nr. 10, i forordning nr. 3820/85.

12 — Præmis 21.

13 — Jf. f.eks. dommene i sagen Nehlsen (præmis 4), sagen Scott (præmis 15), sagen British Gas (præmis 12) og dom af 15.12.1993, sag C-116/92, Charlton m.fl., Sml. I, s. 6755, præmis 14.

14 — Dommen i sagen British Gas, præmis 12.

15 — A.st. præmis 13, min fremhævelse.

27. Herved er valget af de anvendte begreber »services« (ansvarlige myndigheder), »enlèvement« (bortskaffelse) og »immondices« (affald) (o.a.: i den danske version af forordningen er alene anvendt udtrykket »til renovation«) af betydning.

28. Det er betegnende, at fællesskabslovgiver har givet begrebet »enlèvement« (»collection and disposal« i den engelske version, »Abfuhr« i den tyske version) forrang for begrebet »transport«.

29. Dette valg er ikke tilfældigt, da begrebet »transport« anvendes i artikel 4 til betegnelse af andre undtagelser. Således gælder forordningen for eksempel ikke for køretøjer, »der benyttes til gods*transport*, såfremt den største tilladte totalvægt ... ikke overstiger 3,5 tons« [16], »køretøjer, der benyttes til rute*kørsel* med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km« [17], »køretøjer, der benyttes til *transport* af cirkus- og tivoliudstyr« [18].

30. De to begreber har nemlig en forskellig betydning. Begrebet bortskaffelse har en snævrere rækkevidde end begrebet transport. Det består i afhentning, indsamling og simpel endelig fjernelse af en genstand fra et sted, hvor den er blevet henlagt. Begrebet forudsætter en flytning over en begrænset afstand og af kort varighed. Derimod kan en transport ske over en længere afstand og et længere tidsrum. Det er i denne forstand, at man taler om vejtransport. Jeg mener, at lovgiver udtrykkeligt klart har villet sondre mellem de to begreber og alene har villet forbeholde undtagelsen for køretøjer, der benyttes til *bortskaffelse*.

31. Hvis man udvider undtagelsen fra de meget strenge bestemmelser, som er foreskrevet i fællesskabsforskrifterne, navnlig med hensyn til køre- og hviletid, til at gælde for køretøjer, som anvendes til *transport*, vil man tillade en udvidende fortolkning af artikel 4, nr. 6. En sådan fortolkning er ikke lovlig efter Domstolens praksis, da den er i strid med de forfulgte formål. Formålet med den vedtagne ordning er nemlig, at køretiderne skal begrænses og overvåges, således at hverken færdselssikkerheden eller chaufførernes arbejdsvilkår bringe i fare.

32. Goupil har under den mundtlige forhandling anført, at transporterne under alle omstændigheder i overensstemmelse med de nationale retsforskrifter sker over kortere afstande og har en varighed, som ikke overstiger 24 timer. Et sådant argument kan ikke tiltrædes. Som den franske regerings repræsentant med rette har anført — såfremt man antager, at transport af affald er fritaget for de indførte kontrolforanstaltninger —

16 — Artikel 4, nr. 1.
17 — Artikel 4, nr. 3.
18 — Artikel 4, nr. 9.

hvordan skal man uden fartskriver sikre sig, at der ikke begås misbrug med skadelige følger både for færdselssikkerheden og den sociale beskyttelse af chaufførerne? Kun anvendelsen af fællesskabsforskrifterne om transport kan være effektiv.

33. Derimod vil en begrænsning af undtagelsen til kun at gælde for køretøjer, der anvendes til bortskaffelse ikke have de samme skadelige følger. Sådanne køretøjer kører med meget lav hastighed inden for et bestemt indsatsområde og standser ofte på de steder, hvor der henlægges affald.

34. Den alt efter virksomhedsform valgte organisation er derimod uden betydning for de forfulgte mål. Det er ikke afgørende, om det drejer sig om traditionel bortskaffelse af husholdningsaffald eller særskilt bortskaffelse af containere, der specielt er blevet stillet til rådighed for befolkningen i overensstemmelse med udviklingstendensen.

35. Det er næppe af betydning, om det anvendte køretøj er forsynet med særligt udstyr.

36. Det er endelig i princippet næppe af betydning, om køretøjet efter afhentningsindsatsen bringer ladningen til et enkelt behandlingscenter, eller om det derefter fortsætter til destruktionsanlæg, thi det viser sig, at det eneste afgørende kriterium bør være kriteriet om nærhed. De forfulgte formål vil ikke blive bragt i fare, så længe undtagelsen kun anvendes på køretøjer, med hensyn til hvilke transportaktiviteten i egentlig forstand er underordnet i forhold til den væsentlige bortskaffelsesaktivitet.

Men hvis destruktionsanlæggene, således som det ofte er tilfældet, ligger fjernt fra byområder, er transporten til disse anlæg, som forudsætter en længere køretid, ikke længere dækket af undtagelsen.

Det påhviler derfor under alle omstændigheder den nationale ret i hvert enkelt tilfælde at vurdere, om den afstand, som køretøjet tilbagelægger til disse anlæg, fremstår som en virksomhed, der er tilstrækkeligt underordnet i forhold til afhentningen i egentlig forstand, således at navnlig formålene med trafiksikkerhed og det sociale fremskridt ikke bliver bragt i fare.

37. I overensstemmelse med denne betragtning, og navnlig som besvarelse af litra d) i første spørgsmål i sag C-335/94, falder tomkørsler ind under artikel 4, nr. 6, hvis de henhører under den væsentlige virksomhed bestående i afhentning og ikke på grund af deres varighed og den tilbagelagte strækning

udgør en transportaktivitet. Når et køretøj forlader sit hjemsted, afhenter affald og befordrer det til et egnet anlæg i nærheden, drejer det sig om en bortskaffelsesvirksomhed. Den omstændighed, at køretøjet er tomt ved begyndelsen og slutningen af kørslen, gør ikke artikel 4, nr. 6, uanvendelig.

38. Endelig kan det som resultat fastholdes, at det foreskrevne anvendelsesområde ikke omfatter køretøjer, med hensyn til hvilke *transporten* af affald udgør den væsentligste aktivitet. Undtagelsen kan kun gælde for køretøjer, der anvendes til afhentning af affald, befordring af affald til sortering, behandlings- eller destruktionsanlæg, når den transportaktivitet, som forudsætter dette sidste aspekt af deres aktivitet, er underordnet i forhold til den førstnævnte.

39. Efter at indholdet af begrebet bortskaffelse er blevet præciseret, skal jeg nu behandle begrebet affald (»refuse« på engelsk, »Müll« på tysk).

40. Modsat begrebet bortskaffelse synes valget af begrebet affald ikke at afsløre en vilje hos lovgiver til at begrænse den type af affald, der kan afhentes af køretøjer, for hvilke der indrømmes undtagelse i henhold til artikel 4, nr. 6.

41. Ordet affald har en meget vid betydning, hvilket fremgår af den definition, som gives af dette begreb på fransk i ordbøgerne Larousse — »Ordures ménagères, déchets de toute sorte« (husholdningsaffald, affald af enhver art) — og Robert — »Déchets de la vie humaine et animale, residus du commerce et de l'industrie« (menneskeligt affald, slagteaffald, affald fra handel og industri). Arten af det indsamlede affald — uanset om det drejer sig om husholdningsaffald eller affald fra erhvervsvirksomhed — er i princippet uden betydning for anvendelsen af undtagelsen.

42. Dette begreb må dog ikke udstrækkes for vidt. En for vid fortolkning kan nemlig vise sig at være vanskeligt forenelig med andre fællesskabsforskrifter. Således tillader forordningens artikel 13, stk. 1, litra d), allerede medlemsstaterne at meddele undtagelser for køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald. Begrebet affald kan derfor ikke omfatte slagteaffald, da artikel 4, nr. 6, ellers i betragtning af de nævnte andre bestemmelser ville være overflødig. Begrebet kan f.eks. heller ikke omfatte farligt gods, hvis transport for øvrigt er genstand for kontrol inden for rammerne af fællesskabsretten [19].

43. Derfor skal begrebet affald forstås i videste forstand, således at det både omfatter husholdningsaffald og affald fra industri, handel eller håndværk, såfremt der ikke

19 — Rådets direktiv 95/50/EF af 6.10.1995 om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej (EFT L 249, s. 35).

gælder nogen særlig ordning for en bestemt art affald.

44. En yderligere begrænsning af definitionen af begrebet affald fremgår i øvrigt af undersøgelsen af begrebet »(der benyttes af de ansvarlige myndigheder)«, og som ligeledes er indeholdt i artikel 4, nr. 6.

45. Som vi har set, kaster Domstolens dom i sagen British Gas lys over den omstændighed, at undtagelserne i henhold til artikel 4, nr. 6, har det til fælles, at de udgør generelle tjenesteydelser af almen interesse. Udtrykket »køretøjer, der benyttes ... til renovation«, betegner således køretøjer, der anvendes til den offentlige opgave bestående i affaldsbortskaffelse, som er begrundet i hensynet til den almene hygiejne og sundhed.

46. Denne opgave i den almene interesse, som er nødvendig, så snart der har dannet sig et menneskeligt fællesskab, tager i almindelighed form af afhentning af husholdningsaffald eller en særskilt afhentning af affald.

47. Begrebet affald i forordningen finder her en grænse: omfattet er kun affald, der sædvanligvis opstår ved et menneskeligt fællesskabs normale aktivitet. Affaldets art er næppe af betydning; således kan enkelte personer f.eks. samtidig frembringe levnedsmiddelaffald og affald af industriel art (malingsrester, batterier osv.) [20], mens der omvendt i industrien, foruden det affald der opstår ved dens aktivitet, kan opstå levnedsmiddelaffald, fordi industrien forudsætter menneskelig aktivitet. Imidlertid må bortskaffelsen af alt dette affald udspringe af et mål af *almen* interesse.

48. Når et køretøj anvendes til bortskaffelse, og dermed til befordring af affald inden for rammerne af en opgave, der ikke længere udgør en offentlig tjenesteydelse, og dette i en aktivitetssektor, der er underkastet fri konkurrence, forlader man området for undtagelser, og aktiviteten falder ind under den almindelige ordning. Transport i erhvervsmæssig øjemed inden for en sektor, hvor der hersker konkurrence, falder derfor ind under fællesskabsreglernes almindelige anvendelsesområde og ikke under området for undtagelser.

49. Imidlertid vedrører begrebet ansvarlige myndigheder ganske vist en opgave henhørende under det offentlige, men gør det dog ikke muligt at sondre mellem, om denne opgave varetages direkte af en offentlig forvaltning eller af sidstnævnte overdrages til

20 — I artikel 1, stk. 3, i Rådets direktiv 89/369/EØF af 8.6.1989 (EFT L 163, s. 32) og 89/429/EØF af 21.6.1989 (EFT L 203, s. 50) om forebyggelse og nedbringelse af luftforurening fra bestående og nye kommunale affaldsforbrændingsanlæg, defineres »kommunalt affald« f.eks. som »husholdningsaffald, affald fra forretninger og virksomheder samt andet affald, der ifølge sin natur og sammensætning kan sidestilles med husholdningsaffald«.

en privat virksomhed. Jeg mener, at denne sondring ikke udgør noget kriterium for anvendelsen af den foreskrevne undtagelse.

50. Dette fremgår af en sammenligning af den nuværende affattelse af artikel 4, nr. 6, med den tidligere bestemmelse. Artikel 4, nr. 4, i forordning nr. 543/69, som ændret ved forordning nr. 2827/77, udelukkede fra forordningens anvendelsesområde »... køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser ...« [21]. Ændringen af ordlyden i forordning nr. 3820/85 viser hensigten om at udvide bestemmelsens anvendelsesområde i overensstemmelse med det almindelige formål bestående i at gøre bestemmelserne mere fleksible, som nævnt i forordningens første betragtning, således at denne ikke længere kun kommer køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder, til gode, såfremt den pågældende virksomhed bidrager til gennemførelsen af den tjenesteydelse, som består i affaldsbortskaffelse, og som er begrundet i den almene interesse.

51. At den foreskrevne undtagelse kommer private virksomheder til gode, indebærer ikke nogen konkurrencemæssig fordel for dem. Som Kommissionen nemlig har anført [22], er affaldsbortskaffelse — der udgør en opgave af almen interesse — af myndighederne enten betroet en enkelt virksomhed — i hvilket tilfælde undtagelsen ikke kan indrømmes for nogen som helst anden virksomhed — eller flere virksomheder har fået til opgave at varetage denne opgave i fællesskab, i hvilket tilfælde de alle på samme vis kan drage fordel af undtagelsesbestemmelsen.

52. Derfor mener jeg, at undtagelsen kan komme såvel offentlige myndigheder som private virksomheder til gode, der under myndighedernes kontrol varetager en generel tjenesteydelse af almen interesse bestående i bortskaffelse af affald.

53. På grundlag af den ovenfor gennemførte undersøgelse skal begrebet »køretøjer, der benyttes ... til renovation (af de ansvarlige myndigheder)«, fortolkes som anført i det følgende.

54. Undtagelsen i artikel 4, nr. 6, gælder for køretøjer, der inden for rammerne af en generel tjenesteydelse af almen interesse anvendes umiddelbart af myndighederne eller under deres kontrol af private virksomheder til afhentning af affald af enhver art, som ikke er omfattet af nogen særordning, og i forbindelse hermed til affaldets viderebefordring i det omkringliggende område.

21 — Vedrørende fortolkningen af denne bestemmelse, jf. ovennævnte dom i sagen Nehlsen.

22 — Punkt 13 i dens indlæg i sag C-335/94.

Begrænsning af køretiden i henhold til national ret

55. Den nationale ret har med sit andet spørgsmål i sag C-335/94 i det væsentlige spurgt, om nationale bestemmelser om køretid kan finde anvendelse på områder, der er udelukket fra fællesskabsordningens anvendelsesområde, såsom dem der er foreskrevet i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85.

56. Det fremgår af forordningens ellevte betragtning [23], at den tilstræbte harmonisering på fællesskabsplan for området for vejtransport kun er gennemført delvist og undtager en række situationer fra dens anvendelsesområde, såsom dem der er foreskrevet i artikel 4, nr. 6.

57. En sådan udelukkelse kan dog ikke tilsidesætte medlemsstaternes retsanordnende beføjelser i sådanne situationer. En bestemmelse, der blot udelukker anvendelsen af fællesskabsordningen, har hverken til formål eller til følge at udelukke enhver type retsforskrift, der vedrører de pågældende former for transport.

58. Den tredje betragtning omhandler i øvrigt muligheden for på nationalt plan at fastsætte strengere retsforskrifter, der er i overensstemmelse med de forfulgte mål:

»De bestemmelser i denne forordning, der vedrører arbejdsvilkårene, må ikke gøre indgreb i arbejdsmarkedsparternes kompetence til især inden for rammerne af kollektive arbejdsoverenskomster at fastsætte gunstigere bestemmelser for arbejdstagerne; til fremme af den sociale udvikling eller med henblik på at forøge trafiksikkerheden på vejene skal hver medlemsstat fremdeles have mulighed for at træffe visse hensigtsmæssige foranstaltninger«.

Den fjortende betragtning er affattet således:

»Den uafbrudte køretid og den daglige køretid bør begrænses, uden at reglerne herfor kommer til at berøre de nationale bestemmelser, ifølge hvilke føreren kun må føre køretøjet, så længe han er i stand til at gøre det på betryggende måde«.

23 — »Visse transporter kan undtages fra denne forordnings anvendelsesområde«.

59. Det må derfor antages, at medlemsstaterne på de områder, der ikke er dækket af forordningens anvendelsesområde, fortsat er kompetente til at indføre eller opretholde — såfremt de finder det fornødent — retsforskrifter, som er forenelige med fællesskabsretten og forfølger de samme mål.

60. Følgelig skal jeg foreslå følgende besvarelse af de nationale retters spørgsmål:

I sagerne C-335/94 og C-39/95:

»Begrebet 'køretøjer, der benyttes ... til renovation (af de ansvarlige myndigheder)' i artikel 4, nr. 6, i Rådets 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 den omfatter køretøjer, der inden for rammerne af en generel tjenesteydelse af almen interesse anvendes umiddelbart af myndighederne eller under deres kontrol af private virksomheder til afhentning af affald af enhver art, som ikke er omfattet af nogen særordning, og i forbindelse hermed til affaldets viderebefordring i det omkringliggende område.«

I sag C-335/94:

»Undtagelsesordningen i den nævnte forordnings artikel 4, nr. 6, er ikke til hinder for, at medlemsstaterne kan udstede nationale retsforskrifter vedrørende køretid for de i denne bestemmelse omhandlede køretøjer.«