FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT PHILIPPE LÉGER

föredraget den 25 januari 1996 *

1. De båda begäran om förhandsavgörande rör, trots att de kommer från olika domstolar, i sak samma fråga, nämligen tolkningen av begreppet "fordon som används i samband med ... avfallshantering" i artikel 4.6 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter [1] (nedan kallad "förordningen").

2. Syftena med förordningen är tre, nämligen trafiksäkerhet, harmonisering av konkurrensvillkoren och förbättring av arbetsförhållanden. [2] I detta avseende föreskrivs körtider, raster och viloperioder (avsnitt IV och V) för förare som innehar den lägsta ålder som krävs (avsnitt III) och som utför vägtransporter som faller inom förordningens tillämpningsområde (avsnitt II). Förordningen innehåller ett förbud mot betalning som beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor eller transporterad godsmängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten (avsnitt VI). Slutligen tillåts enligt förordningen endast vissa begränsade undantag (avsnitt VII), förutom vid tillämpningen av det kontrollförfarande och de påföljder som har inrättats (avsnitt VIII).

I syfte att säkerställa en effektiv kontroll av bestämmelserna om arbetstider föreskrivs i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 3821/85 [3] att färdskrivare skall vara installerade och användas "i fordon, som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artiklarna 4 och 14.1 i förordning (EEG) nr 3820/85".

3. Enligt artikel 4 i förordning nr 3820/85 är tretton kategorier av fordon uteslutna från

* Originalspråk: franska.

1 — EGT nr L 370, s. 1. Denna förordning ersätter och ändrar rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT nr L 77, s. 49), vilken i sin tur ändrats åtskilliga gånger genom rådets förordningar (EEG) nr 514/72 av den 28 februari 1972 (EGT nr L 67, s. 1), (EEG) nr 515/72 av den 28 februari 1972 (EGT nr L 67, s. 11), (EEG) nr 2827/77 av den 12 december 1977 (EGT nr L 334, s. 1) och (EEG) nr 2829/77 av den 12 december 1977 (EGT nr L 334, s. 11). Eftersom de två förordningarna avser samma områden och ställer upp samma mål, hänvisar jag i fortsättningen till domstolens rättspraxis vad gäller såväl förordningen från år 1969 som den från år 1985.

2 — Första övervägandet.

3 — Rådets förordning av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT nr L 370, s. 8).

dess tillämpningsområde. I punkt 6 anges särskilt:

"[Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med]

6) fordon som används i samband med avloppsunderhåll, översvämningsskydd, vatten-, gas-och elförsörjning, underhåll och kontroll av allmänna vägar, *avfallshantering*, teleservice, posttransporter, radio-och televisionssändning samt pejling av sändare eller mottagare av radio-eller televisionssignaler." [4]

4. Det är denna bestämmelse som de nationella domstolarna vill att domstolen skall tolka i anledning av tvister där de faktiska omständigheterna är följande.

Faktiska omständigheter i mål C-335/94, Hans Walter Mrozek och Bernhard Jäger

5. De två sökandena i detta mål vid den nationella domstolen, Hans Walter Mrozek och Bernhard Jäger, är anställda, med firmateckningsrätt, vid företaget Rethmann Entsorgungswirtschaft GmbH & Co. KG (nedan kallat "Rethmann"). De är ansvariga för arbetsschemat för företagets förare.

6. Rethmann ingår inom ramen för sin verksamhet långtidskontrakt om sophämtning med kommuner eller i förekommande fall distrikt. Enligt dessa kontrakt skall företaget hämta och borttransportera dels industriavfall, dels hushållsavfall av en viss typ (till exempel torrbatterier eller kemiska produkter), som allmänheten har slängt i de behållare som Rethmann har placerat ut i städerna för just detta ändamål.

7. Bernhard Jäger är ansvarig för organisationen av transporten av detta hushållsavfall från uppsamlingen, där en grovsortering görs, till dess det når Rethmanns lokaler, där en finsortering görs. Hans Walter Mrozek å sin sida har ansvaret för de fordon som transporterar avfallet från Rethmanns lokaler till slutförvaringsanläggningen.

8. Det är i anledning av dessa transporter, då förarna anklagades för att ha brutit mot gällande körtider enligt Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (tillämpningsförordning i fråga om arbetstider), som de

4 — Min kursivering.

två sökandena har ålagts böter för att de inte har organiserat förarnas körtider i enlighet med tillämpningsförordningen.

9. I sitt överklagande av dessa böter vid Amtsgericht Recklinghausen har Hans Walter Mrozek och Bernhard Jäger gjort gällande att transporterna utfördes med "fordon som används i samband med ... avfallshantering" enligt artikel 4.6 i förordning nr 3820/85 och att de således inte omfattades av förordningen. De har för övrigt gjort gällande att undantagsbestämmelsen i gemenskapslagstiftningen innebär att det inte är möjligt att nationellt lagstifta om körtid.

10. Den nationella domstolen anser att tvistens lösning är beroende av tolkningen av gemenskapsbestämmelser på området och ställer därför följande frågor till domstolen:

"1) Hur skall begreppet avfallshantering i artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas?

a) Omfattar detta begrepp endast hantering av hushållsavfall, eller omfattas även industriavfall eller kommersiellt avfall?

b) Beträffande hushållsavfall:

aa) Omfattas även särskilt avfall från privata hushåll, som exempelvis batterier, målarfärg och lösningsmedel, av undantaget i artikel 4.6 i förordning (EEG) nr 3820/85?

bb) Gäller undantaget endast kortare transporter inom en kommun, i synnerhet från dörr till dörr, eller gäller det även längre transporter, som exempelvis transporter till en sopstation som ligger utanför kommungränsen?

cc) Omfattas transporten av artikel 4.6 i förordningen även när kommunen har gett en privat verksamhet i uppdrag att sköta avfallshanteringen?

c) För det fall även transport av industriavfall omfattas av denna bestämmelse:

aa) Omfattas transport av alla slags industriavfall, oavsett form?

bb) Omfattas i detta fall även längre transporter, som exempelvis till sopstationer, av artikel 4.6 i förordningen?

d) Omfattas även körningar med fordon utan last, som exempelvis återresa från sopstation, av artikel 4.6?

e) Omfattas även körningar som sker för att förbereda transporter, som exempelvis för att flytta fordon eller släpvagnar mellan företagets olika anläggningar, av denna bestämmelse?

2) Vilket är förhållandet mellan undantagsbestämmelsen i artikel 4.6 i förordning EEG nr 3820/85 och de nationella bestämmelserna om körtid?

a) Kan det ändå föreskrivas begränsningar i fråga om körtid i nationell lagstiftning, om en transport omfattas av undantagsbestämmelsen i artikel 4.6 i EEG-förordningen,

b) eller är bestämmelser i nationell lagstiftning, som exempelvis Arbeitszeitordnung eller Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung [tillämpningsförordning i fråga om arbetstid] inte tillämpliga på sådana transporter?"

Faktiska omständigheter i mål C-39/95, Pierre Goupil

11. Pierre Goupil är verkställande direktör i ett företag som är registrerat i handelsregistret under verksamhetsområdet "tömning, rengöring, sanering och behandling av avfall". I praktiken åtar sig företaget att hämta avfall vid företag och transportera

detta till en sopstation eller en förbränningsanläggning.

12. Vid en kontroll av en av företagets förare under en vägtransport med två avfallscontainrar, konstaterades med hjälp av lastbilens färdskrivare att den enligt förordning nr 3820/85 föreskrivna körtiden hade överskridits. I anledning härav väcktes talan mot Pierre Goupil för brott mot förordning nr 3821/85 och mot en fransk förordning.

13. Pierre Goupil har under förhandlingen vid den nationella domstolen gjort gällande att han inte är transportör, utan att han tillhandahåller tjänster vad gäller industriavfall och kommersiellt avfall utan saluvärde. Av denna anledning anser han sig inte vara tvungen att iaktta de skyldigheter som föreskrivs i förordning nr 3820/85 och nr 3821/85.

14. Tribunal de police de La Rochelle har påpekat att "åtskilliga företag med samma verksamhet som det nu anklagade företaget har blivit instämda vid franska domstolar" samt att det "med hänsyn till skillnader i rättspraxis" angående frågan huruvida sådana företag faller under undantaget i artikel 4.6 i förordning nr 3820/85 förefaller nödvändigt att hänskjuta följande fråga till domstolen:

"Innebär artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 att fordon för transport av avfallscontainrar eller industriellt avfall, vilka tillhör privata bolag för hantering och behandling av avfall, undantas från förordning (EEG) nr 3820/85, även när dessa transporter utförs över långa sträckor?"

Svar på frågorna

15. Jag behandlar först den fråga som är gemensam för de båda målen, nämligen tillämpningsområdet för undantaget i artikel 4.6 i förordningen vad gäller "fordon som används i samband med ... avfallshantering", varvid jag gör de förtydliganden som föranleds av den första frågan från Amtsgericht Recklinghausen. Härefter besvarar jag den andra frågan som ställts i mål C-335/94 avseende möjligheten att i nationell lagstiftning begränsa körtiderna utanför förordningens tillämpningsområde.

Begreppet "i samband med ... avfallshantering"

16. Enligt artikel 2 tillämpas förordningen på vägtransporter [5] som utförs inom gemenskapen. I artikel 4 utesluts transporter med vissa typer av fordon från förordningens tillämpningsområde. Den är således en bestämmelse om undantag från de allmänna bestämmelserna i förordningen.

17. Man måste komma ihåg den ram inom vilken den sociala gemenskapslagstiftningen om vägtransporter har antagits. Lagstiftaren har haft för avsikt att harmonisera vissa bestämmelser inom detta område i syfte att säkerställa en enhetlig tillämpning i samtliga medlemsstater för att de tre eftersträvade syftena skall uppnås. [6]

18. En sådan enhetlig tillämpning förutsätter en strikt tolkning av vilka undantag som kan tillåtas.

19. Enligt domstolens fasta rättspraxis tillåts inte en vid tolkning av undantagsbestämmelserna i förordning nr 543/69 och förordning nr 3820/85 [7], eftersom "undantag inte kan tolkas på så sätt att dess verkan går utöver vad som är nödvändigt för att säkerställa de intressen som undantagen avser att skydda" [8].

20. Vad särskilt gäller de undantag i artikel 4 som domstolen nu har att tolka, föreligger redan en omfattande rättspraxis som bekräftar en strikt tolkning av denna undantagsbestämmelse.

21. Sålunda har domstolen i domen av den 6 december 1979 i målet Nehlsen [9] uttalat att undantaget för fordon "som används av andra myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik" enligt artikel 4.4 i förordning nr 543/69 i dess ändrade lydelse inte kunde tillämpas på privata fordon som användes för att tillhandahålla offentliga tjänster eller på myndighets vägnar.

5 — "Vägtransport" definieras i artikel 1.1 som "all körning på en för allmän samfärdsel upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods".

6 — Se det tredje övervägandet i förordning nr 543/69.

7 — Se till exempel vad gäller undantaget från färdskrivare enligt artikel 14a.3 a i förordning nr 543/69, ändrad genom förordning nr 515/72 och nr 2827/77, dom av den 11 juli 1984, Scott (133/83, Rec. s. 2863). Vad gäller artikel 12 i förordning nr 3820/85, enligt vilken föraren under vissa villkor får avvika från förordningens bestämmelser, se dom av den 9 november 1995, Bird (C-235/94, REG s. I-3947).

8 — Se den ovan nämnda domen i målet Bird (punkt 10) samt de domar som domstolen hänvisar till av den 22 mars 1984, Paterson m. fl. (90/83, Rec. s. 1567, punkt 16) och av den 25 juni 1992, British Gas (C-116/91, Rec. s. I-4071, punkt 12).

9 — 47/79, Rec. s. 3639, punkt 7.

22. I domen av den 21 maj 1987 i målet Whitelock [10] tolkade domstolen begreppet "specialfordon för bärgning" i artikel 4.9 i förordning nr 543/69, ändrad genom artikel 1.1 i förordning nr 2827/77 [11], såsom endast innefattande fordon med utrustning eller egenskaper av sådant slag att de huvudsakligen bara kan användas för borttransportering av nyligen krockade fordon, och således inte fordon som används för vanliga transporter av andra fordon.

23. I ovannämnda dom i målet British Gas [12] ansåg domstolen att undantaget från den skyldighet att installera och använda en färdskrivare, som enligt artikel 4.6 i förordning nr 3820/85 föreskrivs för "fordon som används i samband med ... gas[försörjning]", endast äger tillämpning på fordon som används för transporter som helt och uteslutande rör produktion, överföring eller distribution av gas eller underhåll av därför nödvändiga anläggningar. Detta undantag är däremot inte tillämpligt på fordon som helt eller delvis används för transport av gasdrivna hushållsapparater.

24. I enlighet med domstolens rättspraxis skall artikel 4.6 inte bara tolkas strikt utan också med beaktande av de eftersträvade syftena [13], det vill säga trafiksäkerhet, harmonisering av konkurrensvillkoren och förbättring av arbetsförhållande: "Det följer av det första övervägandet i förordningen att möjligheten till undantag från gemenskapslagstiftningen inte får underminera de syften som eftersträvas inom detta område." [14]

25. Det skall dessutom påpekas att undantagen i artikel 4.6 grundas på övervägandet att tjänsterna i fråga alla är tjänster av allmänintresse:

"Vad det gäller de intressen som skall skyddas genom artikel 4.6 i förordning nr 3820/85, bör det påpekas att alla de i bestämmelsen angivna undantagen hänför sig till vilket slag av transport som fordonen används för. I detta avseende framgår det av uppräkningen i artikel 4.6 i förordning nr 3820/85 att samtliga i bestämmelsen angivna tjänster utgör *tjänster av allmänintresse*." [15]

26. För att fastställa räckvidden av undantaget för "fordon som används i samband med ... avfallshantering" är det således nödvändigt att definiera detta begrepp med beaktande av domstolens rättspraxis.

10 — 79/86, Rec. s. 2363, punkt 10.

11 — Nuvarande artikel 4.10 i förordning nr 3820/85.

12 — Punkt 21.

13 — Se till exempel ovannämnda domar i målen Nehlsen (punkt 4), Scott (punkt 15), British Gas (punkt 12), och dom av den 15 december 1993, Charlton m. fl. (C-116/92, Rec. s. I-6755, punkt 14).

14 — Ovannämnda dom i målet British Gas, punkt 12.

15 — Ibidem, punkt 13, min kursivering.

27. I detta avseende framstår det som om de uttryck som har använts, det vill säga "i samband med", "hantering" och "avfall", har en exakt betydelse.

28. För det första är det avslöjande att gemenskapslagstiftaren har valt begreppet "hantering" ("enlèvement" i den franska versionen, "collection and disposal" i den engelska versionen, "Abfuhrt" på tyska), i stället för "transport".

29. Detta val tycks genomtänkt, eftersom begreppet "transport" används för övrigt inom artikel 4 vad gäller andra undantag. Förordningen skall således till exempel inte tillämpas på "fordon som används för gods*transporter* om fordonets högsta tillåtna vikt ... inte överstiger 3,5 ton" [16], på "fordon som används för person*transporter* i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer" [17] och på "fordon som *transporterar* cirkus-och nöjesfältutrustning" [18].

30. De båda begreppen har nämligen olika betydelse. Begreppet "hantering" har en mindre räckvidd än begreppet "transport". Det förstnämnda begreppet inbegriper en avhämtning, en insamling, ett definitivt avlägsnande av en sak från den plats där den har lämnats. Begreppet förutsätter en förflyttning över en begränsad sträcka och under en kort tid. En "transport" däremot kan utföras över en längre sträcka och under en längre tidsperiod. Det är för övrigt i denna mening som man talar om "vägtransporter". Det framstår för mig som att lagstiftaren har haft för avsikt att skilja på de båda begreppen och begränsa undantagsmöjligheten till enbart de fordon som används för *hantering*.

31. Om man godtar att undantaget från de mycket stränga bestämmelser som föreskrivs i gemenskapslagstiftningen, särskilt vad gäller körtid och vila, innefattar fordon som används för *transport* av avfall, skulle det innebära att man tillät en extensiv tolkning av artikel 4.6. En sådan tolkning kan med hänsyn till domstolens rättspraxis inte tillåtas, eftersom den skulle stå i strid med de eftersträvade syftena. Förordningens andemening är att körtider skall begränsas och kontrolleras så att varken trafiksäkerheten eller förarnas arbetsförhållanden äventyras.

32. Pierre Goupils ombud har under förhandlingen i detta avseende gjort gällande att transporterna i alla händelser utförs över korta sträckor och inte varar längre än 24 timmar, i enlighet med nationell lagstiftning. Ett sådant argument kan inte godtas. Om man godtar att transporterna av avfall undantas från de kontrollåtgärder som har inrättats, hur kan man då om det saknas färdskrivare, såsom den franska regeringens

16 — Artikel 4.1.
17 — Artikel 4.3.
18 — Artikel 4.9.

företrädare har påpekat, vara säker på att missbruk med negativa konsekvenser för både trafiksäkerheten och förarnas arbetsförhållanden inte förekommer? Endast en tillämpning av gemenskapsreglerna för "transport" kan vara effektiv.

33. Om man tvärtom begränsar undantagsmöjligheten till enbart fordon som används vid "hantering" uppstår inte samma negativa konsekvenser. Denna typ av fordon färdas med mycket låg hastighet inom ett begränsat område och stannar ofta vid uppsamlingsplatserna för avfallet.

34. I detta avseende skall påpekas att de olika sätten för insamling, vilka kan variera från plats till plats, inte har någon betydelse för de eftersträvade syftena. Det kan vara fråga om en traditionell hämtning hos varje hushåll eller, vilket synes bli allt vanligare, en separat hantering av containrar som utplacerats för detta ändamål till allmänhetens förfogande.

35. Det spelar heller ingen roll vilken typ av fordon som används eller om fordonet försetts med särskild utrustning.

36. Det spelar slutligen i princip inte heller någon roll huruvida fordonet efter insamlingen kör lasten till en enda bearbetningsanläggning eller om fordonet sedan fortsätter till slutförvaringsanläggningar, eftersom det är närhetskriteriet som är avgörande. De eftersträvade syftena kommer inte att vara hotade så länge undantagsmöjligheten endast står öppen för fordon beträffande vilka den rena transportverksamheten är underordnad den huvudsakliga verksamheten i form av hantering.

I de ofta förekommande fall då slutförvaringsanläggningarna befinner sig långt utanför tätorterna, kommer transporterna till dessa anläggningar, vilka tar en längre körtid i anspråk, emellertid inte att omfattas av undantaget.

Det är under alla omständigheter den nationella domstolen som i varje enskilt fall skall avgöra huruvida den sträcka till dessa anläggningar som fordonen kör utgör en tillräckligt underordnad verksamhet i förhållande till själva insamlingen så att de eftersträvade syftena vad gäller trafiksäkerhet och arbetsförhållanden inte äventyras.

37. I enlighet med detta övervägande och som svar på punkt d i den första frågan i mål C-335/94, faller även körningar med olastade fordon under artikel 4.6, under förutsättning att dessa faller inom ramen för den huvudsakliga verksamheten i form av insamling och inte på grund av att sträckan eller varaktigheten utgör en "transport". Då ett fordon

lämnar sitt garage, samlar upp avfall och kör detta till en närbelägen anläggning rör det sig om "hantering". Den omständigheten att fordonet saknar last i början och slutet av körningen medför inte att artikel 4.6 inte skall tillämpas.

38. Man kan redan nu definitivt sluta sig till att undantagets räckvidd inte omfattar fordon som huvudsakligen används till *transport* av avfall. Undantaget gäller bara för fordon som används för att insamla och frakta avfall till anläggningar för sortering, bearbetning eller annan hantering, när den transport som förutsätts för denna verksamhet är underordnad i förhållande till insamlingen.

39. Efter att ha preciserat begreppet "hantering", övergår jag nu till betydelsen av begreppet "avfall" ("immondices" på franska, "refuse" på engelska, "Müll" på tyska).

40. Valet av begreppet "avfall" tycks inte, till skillnad från begreppet "hantering", visa på en avsikt hos lagstiftaren att begränsa den typ av sopor som kan hanteras av de fordon som omfattas av ett undantag enligt artikel 4.6.

41. Ordet har nämligen en mycket vidsträckt betydelse, vilket bekräftas av den definition som återfinns på franska i ordböckerna Larousse — "hushållsavfall, alla typer av sopor" — och Robert — "avfall från människor och djur, kommersiellt och industriellt avfall". Den typ av sopor som insamlas, vare sig det rör sig om hushållsavfall eller kommersiellt avfall, saknar i princip betydelse för tillämpningen av undantaget.

42. Begreppet får emellertid inte heller tolkas alltför vidsträckt. En alltför generös tolkning skulle nämligen kunna visa sig vara svår att förena med andra gemenskapsbestämmelser. Sålunda får medlemsstaterna redan enligt artikel 13.1 d medge undantag för fordon som används för transport av djuravfall. Begreppet "avfall" omfattar därför inte djuravfall, förutom i så motto att artikel 4.6 tillämpas samtidigt med den ovan nämnda bestämmelsen. Begreppet kan inte heller omfatta exempelvis farligt gods, beträffande vilket transport för övrigt kontrolleras inom ramen för gemenskapslagstiftningen. [19]

43. Begreppet "avfall" skall således tolkas i sin vidaste mening som innefattande såväl hushållsavfall som avfall från industri, handel

19 — Rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT nr L 249, s. 35).

eller hantverk, förutom då speciallagstiftning för en viss typ av avfall skall tillämpas.

44. Ytterligare en begränsning av definitionen av begreppet "avfall" följer av en utredning av uttrycket "som används i samband med", som också förekommer i artikel 4.6.

45. Som jag redan har konstaterat följer det av den ovan nämnda domen i målet British Gas att undantagen i artikel 4.6 har det gemensamt att de utgör tjänster av allmänintresse. Genom uttrycket "fordon som används i samband med ... avfallshantering" utpekas således de fordon som används i samband med den offentliga tjänsten avseende avfallshantering, vilken är nödvändig på grund av det allmänna intresset för hygien och hälsa.

46. Detta uppdrag av allmänintresse, som är nödvändigt så snart ett kollektiv av människor bildas, utförs vanligtvis genom en insamling hos varje hushåll eller genom en selektiv hantering av sopor.

47. Begreppet "avfall" i förordningen finner här en gräns: Endast avfall och rester som vanligen uppkommer till följd av en normal verksamhet i ett kollektiv av människor avses. Typen av avfall spelar ingen roll, eftersom enskilda personer till exempel kan ge upphov till sopor både i form av livsmedel och av industriell art (färgrester, batterier med mera) [20], medan industrin i gengäld förutom avfall som härrör från den egna verksamheten, till följd av den mänskliga aktivitet som förutsätts för industrin, kan ge upphov till avfall i form av livsmedel. Hanteringen av allt detta avfall måste dock utgå från ett mål av allmänintresse.

48. Då insamling och frakt av avfall säkerställs av ett fordon inom ramen för ett uppdrag som inte längre är en offentlig tjänst och som utförs inom en konkurrensutsatt verksamhetssektor, faller verksamheten inte längre inom området för undantagen utan inom de allmänna reglerna. Kommersiella transporter i en konkurrensutsatt sektor omfattas således av det naturliga tillämpningsområdet för gemenskapslagstiftningen och inte av undantagen.

49. Även om begreppet "tjänst" innefattar en hänvisning till en offentlig tjänst, innebär det inte att det kan göras skillnad mellan huruvida uppdraget utförs direkt av en statlig myndighet eller delegeras av denna till ett

20 — I artikel 1.3 i rådets direktiv 89/369/EEG av den 8 juni 1989 (EGT nr L 163, s. 32) och 89/429/EEG av den 21 juni 1989 (EGT nr L 203, s. 50) om förhindrande av luftförorening från befintliga och nya kommunala avfallsförbränningsanläggningar, definieras till exempel "kommunalt avfall" som "hushållsavfall, industriavfall jämte kontors-och affärsavfall samt annat avfall som är av liknande typ och sammansättning som hushållsavfall".

privat företag. Enligt min mening utgör denna skillnad inte ett kriterium för tillämpningen av det föreskrivna undantaget.

50. Genom att jämföra den nuvarande utformningen av artikel 4.6 med den tidigare förordningen framstår denna uppfattning som den enda möjliga. Enligt artikel 4.4 i förordning nr 543/69, ändrad genom förordning nr 2827/77 var "fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster ..." uteslutna från förordningens tillämpningsområde. [21] Omformuleringen i förordning nr 3820/85 visar på avsikten att utvidga bestämmelsens tillämpningsområde i enlighet med det allmänna syftet i första övervägandet att göra förordningens föreskrifter mer flexibla så att det inte längre bara är fordon som används av myndigheter som omfattas av undantaget, förutsatt att verksamheten i fråga bidrar till utförandet av en avfallshanteringstjänst av allmänintresse.

51. Att medge att undantaget kan tillämpas på privata företag medför inte att dessa företag får en fördel i konkurrenshänseende. Som påpekats av kommissionen [22] ger nämligen myndigheten det allmännyttiga uppdraget att sköta avfallshanteringen antingen till ett enda företag, vilket innebär att inget annat företag kan åberopa undantaget, eller till flera företag som tillsammans skall utföra uppdraget, vilket innebär att de alla på samma villkor kan åberopa undantaget.

52. Jag är således av den åsikten att undantaget kan åberopas både av myndigheter och av privata företag som under myndigheternas kontroll utför en avfallshanteringstjänst av allmänintresse.

53. Begreppet "fordon som används i samband med ... avfallshantering" bör således ges följande betydelse.

54. Undantaget i artikel 4.6 gäller för fordon som används i samband med uppsamling av alla typer av avfall som inte omfattas av en speciallagstiftning och som dessutom endast transporteras inom ett närområde inom ramen för en tjänst av allmänintresse som utförs direkt av myndigheterna eller av privata företag under myndigheternas kontroll.

21 — Se ovannämnda dom i målet Nehlsen för en tolkning av denna text.

22 — Punkt 13 i kommissionens yttrande i mål C-335/94.

Begränsning av körtider i nationell lagstiftning

55. Genom sin andra fråga i mål C-335/94 vill den nationella domaren i huvudsak veta om nationell lagstiftning om körtider kan tillämpas inom områden som faller utanför gemenskapsbestämmelsernas tillämpningsområde, såsom de områden som föreskrivs i artikel 4.6 i förordning nr 3820/85.

56. Det följer av det elfte övervägandet [23] att harmoniseringen på gemenskapsnivå inom området vägtransporter endast är partiell och att ett visst antal fall utesluts från harmoniseringen, som till exempel de fall som föreskrivs i artikel 4.6.

57. Detta kan emellertid inte innebära att medlemsstaterna saknar rätt att lagstifta i dessa fall. En bestämmelse som endast utesluter tillämpningen av gemenskapslagstiftningen har varken till syfte eller resultat att utesluta varje form av lagstiftning om de berörda transporterna.

58. Det tredje övervägandet innehåller dessutom ett allmänt förbehåll för möjligheten att på nationell nivå föreskriva strängare regler i överensstämmelse med de eftersträvade syftena:

"Denna förordnings föreskrifter om arbetsvillkoren får inte inskränka rätten för arbetsmarknadens båda parter att genom kollektivavtal eller på annat sätt överenskomma om fördelaktigare villkor för arbetstagarna. För att inte bara främja sociala framsteg utan också förbättra trafiksäkerheten, måste varje medlemsstat behålla rätten att vidta vissa lämpliga åtgärder."

I det fjortonde övervägandet föreskrivs särskilt:

"Sammanhängande körpass och den dagliga körtiden bör begränsas, dock utan att detta påverkar tillämpningen av nationella regler som förbjuder förarna att köra längre tid än vad de kan på fullt betryggande sätt."

23 — "Vissa transporter får undantas från denna förordnings tillämpningsområde."

59. Vad gäller de områden som inte täcks av förordningens tillämpningsområde, behåller således medlemsstaterna rätten att, om de anser det nödvändigt, anta eller bibehålla lagstiftning som är förenlig med gemenskapsrätten och som eftersträvar samma system.

60. Jag föreslår därför att domstolen skall besvara de nationella domstolarnas frågor på följande sätt:

I målen C-335/94 och C-39/95:

Begreppet "fordon som används i samband med ... avfallshantering" i artikel 4.6 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter skall tolkas på så sätt att det avser fordon som används i samband med uppsamling av alla typer av avfall som inte omfattas av en speciallagstiftning och som dessutom endast transporteras inom ett närområde, inom ramen för en tjänst av allmänintresse som utförs direkt av myndigheterna eller av privata företag under myndigheternas kontroll.

I mål C-335/94:

Undantagsbestämmelsen i artikel 4.6 i den ovan nämnda förordningen utgör inget hinder för medlemsstaternas möjlighet att anta nationell lagstiftning vad gäller körtid för de fordon som avses i denna bestämmelse.