DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

18. januar 2001 *

I sag C-297/99,

angående en anmodning, som Nottingham Magistrates' Court (Det Forenede Kongerige) i medfør af artikel 234 EF har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende straffesag mod

Skills Motor Coaches Ltd,

B.J. Farmer,

C.J. Burley

og

B. Denman,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 15 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8),

* Processprog: engelsk.

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. La Pergola, og dommerne M. Wathelet, D.A.O. Edward, P. Jann (refererende dommer) og L. Sevón,

generaladvokat:A. Saggio
justitssekretær: afdelingschef D. Louterman-Hubeau,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Skills Motor Coaches Ltd og Farmer, Burley og Denman ved barrister M. Laprell for solicitors Pellys

— Det Forenede Kongeriges regering ved M. Ewing, som befuldmægtiget, bistået af barrister S. Masters

— den svenske regering ved A. Kruse, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved M. Wolfcarius og F. Benyon, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der i retsmødet den 21. juni 2000 er afgivet mundtlige indlæg af Skills Motor Coaches Ltd og Farmer, Burley og Denman ved M. Laprell, af Det Forenede Kongeriges regering ved G. Amodeo, som befuldmægtiget, bistået af S. Masters, af den nederlandske regering ved J. van Bakel, som befuldmægtiget,

af den svenske regering ved B. Hernqvist, som befuldmægtiget, og af Kommissionen ved M. Shotter, som befuldmægtiget,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 21. september 2000,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 30. juni 1999, indgået til Domstolen den 6. august 1999, har Nottingham Magistrates' Court i medfør af artikel 234 EF forelagt et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 15 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8).

2 Dette spørgsmål er blevet rejst under en straffesag mod selskabet Skills Motor Coaches Ltd (herefter »Skills«) og dets førere Farmer, Burley og Denman, der er tiltalt for at have tilsidesat bestemmelserne vedrørende benyttelse af kontrolapparatet inden for vejtransport.

Relevante retsregler

Fællesskabsbestemmelser

3 Artikel 1, nr. 5, 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) bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

5. 'hviletid': ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid«.

4 Forordningens artikel 4, nr. 3, bestemmer:

»Denne forordning gælder ikke for transport med:

[...]

3. køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«.

5 Forordning nr. 3821/85 bestemmer i artikel 15, stk. 2 og 3:

»2. Førerne skal anvende diagramarkene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter. Intet diagramark må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for.

Når førerne har forladt køretøjet og derfor er ude af stand til at betjene det på selve køretøjet monterede kontrolapparat, skal de i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nævnte tidsrum ved hjælp af håndskrevne angivelser, automatiske optegnelser eller på anden vis noteres på diagramarket, således at de er let læselige, og uden at arket tilsmudses.

Førerne foretager de nødvendige udskiftninger af diagramarkene, når køretøjet føres af flere personer, således at de i afsnit II, nr. 1 til 3, i bilag I omhandlede oplysninger, optegnes på diagramarket for den fører, der til enhver tid fører køretøjet.

3. Førerne skal

— sørge for, at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er registreret

— betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

a) under tegnet [symbol gengives ikke]: køretider

b) under tegnet [symbol gengives ikke]: alle andre arbejdsperioder

c) under tegnet [symbol gengives ikke]: rådighedstiden, dvs.

— ventetid, dvs. den periode, i hvilken førerne ikke skal blive i eller ved køretøjet undtagen for at besvare eventuelle henvendelser om at begynde eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde

— tid tilbragt ved siden af en fører under kørslen

— tid tilbragt på en soveplads under kørslen

d) under tegnet [symbol gengives ikke]: afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder.«

Nationale bestemmelser

6 Section 97 i Transport Act 1968 fastsætter sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af bl.a. de betingelser, der fremgår af artikel 13-15 i forordning nr. 3821/85.

Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger i hovedsagen

7 Skills er et busselskab med hjemsted i Nottingham, der driver passagertransport. Selskabet har Farmer, Burley og Denman ansat som buschauffører. I forbindelse med deres arbejde kan det anvises førerne hos Skills at starte kørslen af en bus langt fra arbejdsstedet eller deres bopæl. Førerne bestemmer selv, hvordan de vil komme frem til det sted, som selskabet fastlægger.

8 Vehicle Inspectorate, som er et forvaltningsorgan, der henhører under Transportministeriet, foretog en kontrol af diagramark med fartskriver vedrørende førere ansat hos Skills for december 1997. Inspektoratet foretog ved denne lejlighed tillige en undersøgelse af Skills' arbejdstidsplan, hvoraf det skal fremgå, hvilke kørsler førerne er tildelt, samt hvor og hvornår de tiltræder tjenesten for at køre en strækning eller gennemføre en bestemt arbejdsopgave. Sammenligningen af diagramarkene og arbejdstidsplanen viste en række uoverensstemmelser med hensyn til de tidspunkter, hvor Farmer, Burley og Denman havde påbegyndt deres tjeneste.

9 Den første gruppe tiltalepunkter, gruppe A, angår Farmer og Burley. Disse sidstnævnte havde ved flere lejligheder ført et køretøj enten fra deres bopæl eller fra Skills' driftscentral for at komme frem til det sted, hvor de overtog et køretøj,

på hvilket en fartskriver skal installeres og anvendes. Den tid, det tog at tilbagelægge denne strækning, udgjorde i henhold til arbejdstidsplanen en del af arbejdstiden, men den var ikke angivet manuelt på diagramarkene i overensstemmelse med artikel 15 i forordning nr. 3821/85.

10 Den anden gruppe tiltalepunkter, gruppe B, vedrører Denman, der den 18. december 1997 begyndte sit arbejde med en kørsel, der skal betragtes som national rutekørsel, og som i medfør af artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 og artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85, falder uden for disse forordningers anvendelsesområde. Efterfølgende overtog Denman et køretøj i Nottingham, som var omfattet af forpligtelsen til at anvende en fartskriver, men de fremlagte diagramark angav ikke tidsrummet mellem rutekørslens begyndelse, som den fremgik af arbejdstidsplanen, og det tidspunkt, hvor han havde overtaget køretøjet, der var forsynet med en fartskriver.

11 Derfor er Skills og Farmer, Burley og Denman (herefter samlet »de tiltalte i hovedsagen«) alle sat under tiltale for at have benyttet køretøjer, der er omfattet af section 97 i Transport Act 1968, uden at have anvendt kontrolapparatet i overensstemmelse med artikel 13, 14 og 15 i forordning nr. 3821/85.

12 Den forelæggende ret henviser først til dom af 2. juni 1994, sag C-313/92, Van Swieten (Sml. I, s. 2177), hvorefter 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 otte timer.

13 Dernæst henviser den forelæggende ret til dom af 9. juni 1994, sag C-394/92, Michielsen og GTS (Sml. I, s. 2497), hvori Domstolen fastslog, at en »daglig arbejdsperiode« efter artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 omfatter køretider, alle andre arbejdsperioder, rådighedstiden, afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder, for så vidt varigheden heraf ikke overstiger en time, såfremt føreren opdeler denne hviletid i to eller tre perioder. Domstolen tilføjede, at perioden begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode betjener fartskriveren, eller, såfremt den daglige hviletid opdeles, ved afslutningen af en hvileperiode på mindst otte timer.

14 De tiltalte i hovedsagen har under henvisning til denne retspraksis gjort gældende, at de perioder, der ligger forud for overtagelsen af et køretøj udstyret med en fartskriver, ikke skal angives på diagramarkene.

15 Idet Nottingham Magistrates' Court er i tvivl om den rette fortolkning af de relevante fællesskabsretlige bestemmelser, har den besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 15, stk. 2 og 3, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, hvorefter førerne skal registrere 'alle andre arbejdsperioder' og 'afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder' på køretøjets diagramark, fortolkes således, at udtrykkene omfatter

a) tidsrum, der anvendes på transport med henblik på at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, som beskrevet under gruppe A, dvs. henholdsvis

i) tidsrum, der anvendes på transport ifølge arbejdsgiverens anvisninger, og

ii) tidsrum (der indgår som en del af den daglige eller ugentlige hvileperiode efter den seneste arbejdsperiode), som den ansatte anvender på transport på et tidspunkt og på en måde, som han selv vælger

b) tidsrum, hvori der køres eller udføres anden tjeneste, der er undtaget fra kravet om installation og anvendelse af kontrolapparat, som beskrevet under gruppe B?«

Det præjudicielle spørgsmål

16 Det skal indledningsvis fastslås, at forordning nr. 3821/85 i overensstemmelse med sin tredje betragtning har til formål at sikre en effektiv kontrol med bestemmelserne i forordning nr. 3820/85.

17 Den sidstnævnte forordning har ifølge sin første betragtning til formål at harmonisere konkurrencevilkårene samt at forbedre førernes arbejdsvilkår og færdselssikkerheden.

18 Forordning nr. 3820/85 indeholder i artikel 6-9 bestemmelser vedrørende køretid, pauser og hviletid, der, som det fremgår af forordningens fjortende betragtning, er fastsat af hensyn til færdselssikkerheden.

19 Disse bestemmelser har 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 (Van Swieten-dommen, præmis 23).

20 De to forskellige fortolkningsmuligheder, som Domstolen er stillet over for, skal undersøges i lyset af de nævnte betragtninger.

Spørgsmålets første del

21 Med spørgsmålets første del ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 15 i forordning nr. 3821/85 skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også omfatter tidsrum, som en fører anvender på sin transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens driftssted. Retten spørger også om, hvorvidt besvarelsen af dette spørgsmål afhænger af, om arbejdsgiveren har eller ikke har givet anvisninger med hensyn til tidspunktet og den måde, hvorpå denne transport skal foregå.

22 De tiltalte i hovedsagen har med hensyn hertil gjort gældende, at en fører, som begiver sig fra sin bopæl til det sted, hvor han overtager et køretøj, og som frit

vælger hvordan denne transport gennemføres, selv kan disponere over sin tid, hvorfor dette tidsrum skal betragtes som omfattet af hviletid i den forstand, hvori dette udtryk er defineret i artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85.

23 Denne fortolkning kan ikke tages til følge. En fører, der for at overtage og køre et køretøj begiver sig til et bestemt sted, der er angivet af hans arbejdsgiver, og som er forskelligt fra selskabets driftssted, opfylder en forpligtelse over for sin arbejdsgiver. Derfor disponerer han ikke frit over sin tid under transporten.

24 Hertil kommer, at Domstolen allerede har fastslået, at udtrykket arbejdsperiode i betydningen i artikel 15 i forordning nr. 3821/85 omfatter de perioder, hvor en fører faktisk udfører en aktivitet, der kan have indflydelse på kørslen, herunder køretiden (Michielsen og GTS-dommen, præmis 14).

25 Den tid, som en fører anvender for at komme frem til det sted, hvor han overtager et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, kan have indflydelse på kørslen i den udstrækning, hvor den vil indvirke på førerens træthedstilstand.

26 Henset til formålet med forordning nr. 3820/85, der består i at forbedre færdselssikkerheden, skal denne tid følgelig betragtes som omfattet af alle andre arbejdsperioder i henhold til artikel 15 i forordning nr. 3821/85.

27 Denne fortolkning er også i overensstemmelse med det formål, der består i at forbedre arbejdsvilkårene for førerne, idet den forhindrer, at perioder, hvorunder førerne udøver en aktivitet, der er til fordel for deres arbejdsgivere, bliver betragtet som hviletid.

28 Det er med hensyn hertil ikke afgørende, om føreren har modtaget præcise anvisninger med hensyn til, hvordan denne transport skal gennemføres. Ved at begive sig til et bestemt sted, som er mere eller mindre fjernt fra arbejdsgiverens driftssted, opfylder føreren en opgave, der påhviler ham som følge af den forbindelse, han har til sin arbejdsgiver. Han disponerer ikke frit over sin tid i løbet af denne periode.

29 Med hensyn til det af de tiltalte i hovedsagen anførte, hvorefter det kan udledes af Van Swieten-dommen og Michielsen og GTS-dommen, at en periode ikke skal indskrives på diagramarkene, så længe et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, ikke er blevet overtaget, skal det bemærkes, at Domstolen i disse domme blev anmodet om at fortolke begreberne »hvert tidsrum af 24 timer« i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 og »daglig arbejdsperiode« i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85. Domstolen definerede under henvisning til formålene med disse forordninger begyndelsestidspunktet for disse perioder som tidspunktet, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode betjener fartskriveren. Da Domstolen fastsatte denne definition, udtalte den sig på det grundlag, at kørslen med et køretøj udstyret med en fartskriver begyndte umiddelbart efter en hvileperiode. Det kan ikke udledes af disse domme, at Domstolen dermed har villet udelukke de effektive arbejdsperioder, som ligger efter en hvileperiode, men før overtagelsen af et køretøj udstyret med en fartskriver, fra arbejdstiden.

30 Forpligtelsen til at angive de perioder, der ligger forud for køretøjets overtagelse, på diagramarkene, er i øvrigt fuldt på linje med artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85.

31 Selv om det er korrekt, at denne bestemmelse foreskriver, at førerne skal anvende diagramarkene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet, kan denne anvendelse i praksis omfatte en registrering af perioder forud for dette tidspunkt, som det udtrykkeligt er påbudt i de tilfælde, hvor føreren fjerner sig fra sit køretøj.

32 Det følger ligeledes af denne bestemmelse, at sådanne perioder ikke kan betragtes som en del af køretiden, også selv om de kan henføres til kørsel af et køretøj, som ikke selv er omfattet af forpligtelsen til at overholde de kørsels- og hvileperioder, der er fastsat i forordning nr. 3820/85.

33 For så vidt angår de perioder, der tilbringes væk fra et køretøj, der er udstyret med en fartskriver, hvorunder bl.a. og pr. definition henhører de perioder, der vedrører kørsel med et andet køretøj, bestemmer artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 kun, at de skal optegnes i en af de rubrikker, der henvises til i artikel 15, stk. 3, andet led, litra b), c) og d), men ikke en optegning i den rubrik, der er henvist til i samme leds litra a), som kun vedrører køretider for det pågældende køretøj.

34 I den udstrækning, hvor denne del af den gældende lovgivning kan have negative virkninger på færdselssikkerheden, tilkommer det fællesskabslovgiver at træffe beslutning om en eventuel ændring.

35 Herefter skal den første del af spørgsmålet besvares med, at artikel 15 i forordning nr. 3821/85 skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også omfatter tidsrum, som en fører anvender til den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens driftssted, uanset om arbejdsgiveren har givet anvisninger med hensyn hertil, og om føreren har kunnet vælge tidspunktet og transportmåden.

Spørgsmålets anden del

36 Med den anden del af spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 15 i forordning nr. 3821/85 skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også omfatter de perioder, som en fører anvender til kørsel i forbindelse med en transportydelse, som falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85, før overtagelsen af et køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

37 Det er i den forbindelse ubestridt, at en sådan periode udgør en reel aktivitetsperiode for føreren, der kan have indflydelse på kørslen, og hvorunder han ikke frit bestemmer over sin tid.

38 Af de grunde, der er anført i denne doms præmis 29, 30 og 31, finder forpligtelsen til at optegne en sådan periode — i modsætning til den argumentation, som de tiltalte i hovedsagen har gjort gældende, og som er nævnt i nærværende doms præmis 14 — anvendelse uafhængigt af den omstændighed, at denne periode ligger forud for overtagelsen af et køretøj, der er udstyret med en fartskriver.

39 Det følger heraf, at det præjudicielle spørgsmåls anden del skal besvares med, at artikel 15 i forordning nr. 3821/85 skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også vedrører de perioder, som en fører benytter til kørsel i forbindelse med en transportydelse, som falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85, før overtagelsen af et køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

Sagens omkostninger

40 De udgifter, der er afholdt af Det Forenede Kongeriges regering, af den nederlandske regering samt af den svenske regering og af Kommissionen, 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 (Femte Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Nottingham Magistrates' Court ved kendelse af 30. juni 1999, for ret:

Artikel 15 i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport skal fortolkes således, at førerens forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også omfatter:

— **tidsrum, som en fører anvender på den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet sted end på førerens bopæl**

eller arbejdsgiverens driftssted, uanset om arbejdsgiveren har givet anvisninger med hensyn hertil, og om føreren har kunnet vælge tidspunktet og transportmåden

— **tidsrum, som en fører benytter til kørsel i forbindelse med en transportydelse, som falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85, før overtagelsen af et køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.**

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 18. januar 2001.

R. Grass A. La Pergola

Justitssekretær Formand for Femte Afdeling