YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

18 päivänä tammikuuta 2001 *

Asiassa C-297/99,

jonka Nottingham Magistrates' Court (Yhdistynyt kuningaskunta) on saattanut EY 234 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, jossa vastaajina ovat

Skills Motor Coaches Ltd,

B. J. Farmer,

C. J. Burley

ja

B. Denman,

ennakkoratkaisun tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8) 15 artiklan tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. La Pergola sekä tuomarit M. Wathelet, D. A. O. Edward, P. Jann (esittelevä tuomari) ja L. Sevón,

julkisasiamies: A. Saggio,
kirjaaja: osastopäällikkö D. Louterman-Hubeau,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Skills Motor Coaches Ltd, Farmer, Burley ja Denman, edustajanaan barrister M. Laprell, solicitors Pellyn valtuuttamana,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään M. Ewing, avustajanaan barrister S. Masters,

— Ruotsin hallitus, asiamiehenään A. Kruse,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään M. Wolfcarius ja F. Benyon,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Skills Motor Coaches Ltd:n, Farmerin, Burleyn ja Denmanin, edustajanaan M. Laprell; Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen, asiamiehenään G. Amodeo, avustajanaan S. Masters; Alankomaiden hallituksen, asiamiehenään J. van Bakel; Ruotsin hallituksen, asiamiehenään B. Hernqvist ja komission,

asiamiehenään M. Shotter, 21.6.2000 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 21.9.2000 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Nottingham Magistrates' Court on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 30.6.1999 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 6.8.1999, EY 234 artiklan nojalla ennakkoratkaisukysymyksen tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8) 15 artiklan tulkinnasta.

2 Tämä kysymys on esitetty rikosoikeudenkäynnissä, jossa Skills Motor Coaches Ltd:ia (jäljempänä Skills) ja sen kuljettajia Farmeria, Burleyä ja Denmania syytetään tieliikenteessä käytettäviä valvontalaitteita koskevien säännösten rikkomisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Yhteisön lainsäädäntö

3 Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 1 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

— —

5) 'lepoajalla' yhtäjaksoista vähintään yhden tunnin mittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla."

4 Saman asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tätä asetusta ei sovelleta liikenteeseen, jossa käytetään:

— —

3) säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoja, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä."

5 Asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä alkaen hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy poistetaan vasta vuorokautisen työajan päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa muulla tavoin. Piirturilevyä ei saa käyttää tarkoitettua pitempää aikaa.

Kun kuljettajat eivät ole ajoneuvossa eivätkä siten voi käyttää ajoneuvoon asennettua laitetta, 3 kohdan toisen luetelmakohdan b, c ja d alakohdassa tarkoitetut ajanjaksot on luettavasti ja piirturilevyä likaamatta merkittävä käsin, automaattisesti tai muulla tavoin.

Kun ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja, kuljettajien on tehtävä piirturilevyihin tarvittavat muutokset siten, että liitteessä I olevan II luvun 1—3 kohdassa tarkoitetut tiedot näkyvät sen kuljettajan piirturilevyssä, joka sillä hetkellä ohjaa ajoneuvoa.

3. Kuljettajien on

— huolehdittava siitä, että piirturilevyn aikamerkinnät tehdään ajoneuvon rekisteröintimaan virallisen ajan mukaan,

— käytettävä valvontalaitteen katkaisijaa siten, että seuraavat ajanjaksot tulevat merkityiksi erikseen ja toisistaan erotettavasti:

a) (sisältää kuvan) merkin alla: ajoaika;

b) (sisältää kuvan) merkin alla: kaikki muut työskentelyajat;

c) (sisältää kuvan) merkin alla: varallaoloaika eli:

— odotusaika, toisin sanoen aika, jona kuljettajan on pysyttävä työpaikallaan odottamassa mahdollista määräystä lähteä ajoon tai jatkaa ajoa tai ryhtyä muihin töihin,

— kuljettajan mukana ajon aikana vietetty aika,

— ajon aikana makuusijalla vietetty aika;

d) (sisältää kuvan) merkin alla: työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat."

Kansallinen lainsäädäntö

6 Vuoden 1968 Transport Actin (kuljetuksia koskeva laki) 97 §:ssä säädetään seuraamuksista, joita voidaan määrätä muun muassa asetuksen N:o 3821/85 13—15 artiklassa säädettyjen edellytysten noudattamatta jättämisestä.

Tosiseikat ja pääasia

7 Skills on Nottinghamiin sijoittautunut linja-autoliikenteen harjoittaja. Farmer, Burley ja Denman työskentelevät Skillsin palveluksessa linja-autonkuljettajina. Skillsin kuljettajat voivat työssään joutua noutamaan linja-auton tietystä noutopaikasta joko varikolta tai kotoaan käsin. Kuljettajat voivat vapaasti valita tavan, jolla he siirtyvät yrityksen määräämään paikkaan.

8 Vehicle Inspectorate, joka on liikenneministeriön alainen viranomainen, tarkasti vuoden 1997 joulukuussa Skillsin palveluksessa olevia kuljettajia koskevat piirturilevyt. Viranomainen tutki samassa yhteydessä Skillsin toimittaman työvuorolistan, jonka tarkoituksena oli osoittaa kuljettajien ajamat vuorot ja se, missä ja milloin heidän oli määrä aloittaa työskentely tietyllä matkalla tai vuorolla. Ajopiirtureiden ja työvuorolistan vertailussa paljastui useita ristiriitaisuuksia niiden kellonaikojen osalta, joina Farmer, Burley ja Denman olivat kulloinkin aloittaneet työnsä.

9 Ensimmäinen syyteryhmä, niin kutsuttu ryhmä A, koskee Farmeria ja Burleyä. He ovat syytteen mukaan useaan otteeseen kuljettaneet ajoneuvoa lähtien liikkeelle joko kotoaan tai Skillsin toimipaikalta siirtyäkseen paikkaan, jossa heidän

piti ottaa haltuunsa ajoneuvo, jota koski ajopiirturin asennus- ja käyttövelvollisuus. Tähän matkaan käytetty aika oli työvuorolistan mukaan osa työaikaa, mutta sitä ei merkitty asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti käsin piirturilevyihin.

10 Toinen syyteryhmä, niin kutsuttu ryhmä B, koskee Denmania, joka aloitti 18.12.1997 työvuoronsa työllä, joka luokiteltiin säännöllisen kansallisen liikenteen harjoittamiseksi ja johon ei asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan 1 kohdan nojalla sovellettu kyseisiä asetuksia. Tämän jälkeen Denman otti Nottinghamissa haltuunsa ajoneuvon, jota koski velvollisuus käyttää ajopiirturia, mutta esitettyihin piirturilevyihin ei tullut merkintää ajasta, joka kului siitä, kun hän työvuorolistan mukaan aloitti ajon säännöllisessä liikenteessä, siihen, kun hän otti haltuunsa ajopiirturilla varustetun ajoneuvon.

11 Skillsiä, Farmeria, Burleyä ja Denmania (jäljempänä pääasian vastaajat) syytetään näin ollen siitä, että he ovat käyttäneet vuoden 1968 Transport Actin 97 §:ssä tarkoitettuja ajoneuvoja ilman, että valvontalaitteita olisi käytetty asetuksen N:o 3821/85 13—15 artiklan edellytysten mukaisesti.

12 Kansallinen tuomioistuin muistuttaa ensinnäkin asiassa C-313/92, Van Swieten, 2.6.1994 annetusta tuomiosta (Kok. 1994, s. I-2177), jonka mukaan asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdassa olevaa ilmaisua "jokainen 24 tunnin jakso" on tulkittava siten, että sillä tarkoitetaan mitä tahansa 24 tunnin jaksoa, joka alkaa siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen. Jos vuorokautinen lepoaika pidetään kahdessa tai kolmessa erillisessä jaksossa, ajan laskemisen on alettava vähintään kahdeksan tuntia kestäneen jakson jälkeen.

13 Toiseksi kansallinen tuomioistuin mainitsee asiassa C-394/92, Michielsen vastaan GTS, 9.6.1994 annetun tuomion (Kok. 1994, s. I-2497), jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu "vuorokautinen työaika" käsittää ajoajan, kaikki muut työajat, varallaoloajan, työn keskeytykset sekä lepoajan silloin, kun kuljettaja jakaa vuorokautisen lepoaikansa kahteen tai kolmeen erilliseen jaksoon edellyttäen, ettei kyseinen jakso ole tuntia pitempi. Vuorokautinen työaika alkaa siitä, kun kuljettaja käynnistää ajopiirturin viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen tai, jos vuorokautinen lepoaika jaetaan erillisiin jaksoihin, vähintään kahdeksan tuntia kestävän lepoajan jälkeen. Vuorokautinen työaika päättyy vuorokautisen lepoajan alkaessa tai, jos vuorokautinen lepoaika pidetään erillisissä osissa, sellaisen lepoajan alussa, joka on yhtäjaksoiselta kestoltaan vähintään kahdeksan tuntia.

14 Pääasian vastaajat katsovat kyseiseen oikeuskäytäntöön vedoten, että ajopiirtureihin ei ole tehtävä merkintää aikana, joka edeltää ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottoa.

15 Koska Nottingham Magistrates' Courtilla oli epäilyksiä asiaa koskevien yhteisön oikeuden säännösten asianmukaisesta tulkinnasta, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Onko neuvoston asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdassa olevia vaatimuksia, joiden mukaan kuljettajan on merkittävä ajoneuvon piirturilevyyn 'kaikki muut työskentelyajat' ja 'työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat', tulkittava siten, että kyseisiin ilmaisuihin sisältyy

1) aika, jonka kuljettaja käyttää matkustaessaan ottamaan haltuunsa valvontalaitteen asennus- ja käyttövelvollisuuden alaista ajoneuvoa edellä A-ryhmässä mainituissa tilanteissa, eli

a) aika, joka käytetään matkustettaessa työnantajan ohjeiden mukaan, tai

b) aika (joka on osa edellistä työskentelyjaksoa seuraavaa vuorokautista tai viikoittaista lepoaikaa), jonka työntekijä käyttää matkustamiseen valitsemanaan ajankohtana ja valitsemallaan tavalla

2) aika, jonka kuljettaja käyttää valvontalaitteen asentamis- ja käyttövelvollisuuden ulkopuolelle jääviin ajotehtäviin tai muihin työtehtäviin edellä B-ryhmässä mainituissa tilanteissa."

Ennakkoratkaisukysymys

16 Aluksi on todettava, että asetuksen N:o 3821/85 tarkoituksena on sen johdantoosan kolmannen perustelukappaleen mukaan varmistaa asetuksen N:o 3820/85 säännösten noudattamisen tehokas valvonta.

17 Viimeksi mainitun asetuksen tarkoituksena on sen ensimmäisen perustelukappaleen mukaan yhdenmukaistaa kilpailuolosuhteet sekä parantaa kuljettajien työoloja ja liikenneturvallisuutta.

18 Asetuksen N:o 3820/85 6—9 artikla sisältää säännökset, jotka koskevat ajoaikaa, taukoja ja lepoaikaa ja jotka, kuten asetuksen johdanto-osan 14. perustelukappaleesta ilmenee, perustuvat liikenneturvallisuutta koskeviin näkökohtiin.

19 Kyseisten säännösten tarkoituksena on nimittäin varmistaa kuljettajalle sellainen ajoajan ja lepoajan vuorottelu, joka takaa, ettei kuljettaja kuljeta ajoneuvoa niin pitkää aikaa, että hän väsyisi ja liikenneturvallisuus vaarantuisi (em. asia Van Swieten, tuomion 23 kohta).

20 Yhteisöjen tuomioistuimen on nämä seikat huomioon ottaen tutkittava erikseen kahta sille esitettyä erillistä vaihtoehtoa.

Kysymyksen ensimmäinen osa

21 Kansallinen tuomioistuin haluaa kysymyksensä ensimmäisessä osassa selvittää, onko asetuksen N:o 3821/85 15 artiklaa tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja käyttää siirtymisiin, jotka ovat tarpeen sellaisen ajoneuvon haltuunottamiseksi, jota koskee valvontalaitteen asennus- ja käyttövelvollisuus ja joka sijaitsee muualla kuin kuljettajan kotipaikassa tai työnantajan toimipaikassa. Kansallinen tuomioistuin kysyy myös, vaihteleeko kysymykseen annettava vastaus sen mukaan, onko työnantaja antanut kyseisen siirtymisen aikataulua tai toteuttamistapaa koskevia ohjeita.

22 Pääasian vastaajat väittävät tältä osin, että kuljettaja, joka siirtyy kotipaikastaan ajoneuvon noutopisteeseen siten, että hän voi vapaasti valita tämän siirtymisen

toteuttamistavan, voi käyttää aikaansa haluamallaan tavalla, joten kyseistä aikaa on pidettävä lepoaikana sen määritelmän mukaisesti, joka lepoajalle annetaan asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa.

23 Tätä tulkintaa ei voida hyväksyä. Kuljettaja, joka siirtyy tarkkaan paikkaan, jonka hänen työnantajansa on osoittanut ja joka on eri kuin työnantajan toimipaikka, ottaakseen siellä haltuunsa ajoneuvon sitä kuljettaakseen, täyttää velvoitteen työnantajaansa nähden. Hän ei näin ollen voi käyttää kyseiseen siirtymiseen kuluvaa aikaa haluamallaan tavalla.

24 Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi todennut, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassa tarkoitetun työajan käsite kattaa kuljettajan sellaiset tosiasiallista toimintaa koskevat jaksot, jotka voivat vaikuttaa ajoon, mukaan lukien ajoaika (em. asia Michielsen vastaan GTS, tuomion 14 kohta).

25 Aika, jonka kuljettaja käyttää siirtyäkseen paikkaan, jossa hän ottaa haltuunsa ajopiirturilla varustetun ajoneuvon, voi vaikuttaa ajoon siinä määrin kuin se vaikuttaa kuljettajan väsymystilaan.

26 Ottaen huomioon asetuksen N:o 3820/85 liikenneturvallisuuden parantamista koskevan tavoitteen, kyseisen ajan on näin ollen katsottava olevan osa asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassa tarkoitettuja kaikkia muita työskentelyaikoja.

27 Tämä tulkinta on myös yhdenmukainen kuljettajien työolojen parantamista koskevan tavoitteen kanssa, koska sen avulla vältetään se, että aikaa, jona kuljettajat harjoittavat työnantajiensa kannalta hyödyllistä toimintaa, pidettäisiin lepoaikana.

28 Tältä osin ei ole ratkaisevaa, onko kuljettaja saanut kyseisen siirtymän toteuttamistapaa koskevia täsmällisiä ohjeita. Siirtyessään tarkkaan paikkaan, joka on enemmän tai vähemmän etäällä työnantajan toimipaikasta, kuljettaja nimittäin täyttää tehtävän, joka hänelle työsuhteen perusteella kuuluu. Kuljettaja ei näin ollen voi käyttää kyseistä aikaa haluamallaan tavalla.

29 Vaikka pääasian vastaajat ovat väittäneet, että edellä mainituissa asioissa Van Swieten sekä Michielsen vastaan GTS annetuista tuomioista voidaan päätellä, ettei mitään ajanjaksoa ole merkittävä piirturilevyihin niin kauan kuin ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa ei ole otettu haltuun, tältä osin on muistutettava, että yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä oli kyseisissä tuomioissa tulkita asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 1 kohdassa olevaa käsitettä "jokainen 24 tunnin jakso" ja asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdassa olevaa käsitettä "vuorokautinen työaika". Yhteisöjen tuomioistuin on mainittujen asetusten päämäärät huomioon ottaen määritellyt kyseisten ajanjaksojen alkavan silloin, kun kuljettaja viikoittaisen tai vuorokautisen lepoajan jälkeen käynnistää ajopiirturin. Yhteisöjen tuomioistuin antoi tämän määritelmän sen oletuksen perusteella, että ajopiirturilla varustetun ajoneuvon kuljettaminen alkoi välittömästi lepoajan jälkeen. Näistä tuomioista ei näin ollen voida päätellä, että yhteisöjen tuomioistuimen tarkoituksena oli jättää työajan ulkopuolelle sellaiset tosiasiallista toimintaa koskevat jaksot, jotka sijoittuvat lepoajan jälkeiseen mutta ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottoa edeltävään aikaan.

30 Velvollisuus merkitä piirturilevyihin ajoneuvon haltuunottoa edeltävät ajanjaksot on sitä paitsi täysin asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdan mukainen.

31 Vaikka kyseisessä säännöksessä säädetään, että kuljettajien on käytettävä piirturilevyjä jokaisena ajopäivänä alkaen siitä hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa, tämä käyttö voi tosiasiassa merkitä kyseistä hetkeä edeltävien ajanjaksojen merkitsemistä, mitä varsinaisesti edellytetäänkin sellaisissa tapauksissa, joissa kuljettaja on poistunut ajoneuvosta.

32 Kyseisestä säännöksestä ilmenee myös, ettei tällaista aikaa voida pitää ajoaikana, vaikka se käytettäisiinkin sellaisen ajoneuvon kuljettamiseen, jota ei itsessään koske velvollisuus noudattaa asetuksessa N:o 3820/85 säädettyjä ajo- ja lepoaikoja.

33 Sellaiset ajanjaksot, jotka vietetään kaukana ajopiirturilla varustetusta ajoneuvosta ja joihin kuuluu erityisesti ja määritelmän mukaisesti aika, joka käytetään muun ajoneuvon kuljettamiseen, on asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 kohdan mukaan merkittävä ainoastaan 15 artiklan 3 kohdan toisen luetelmakohdan b, c ja d alakohdassa mainituissa tilanteissa erotuksena saman luetelmakohdan a alakohdassa mainitusta merkinnästä, joka koskee ainoastaan kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen käytettyä aikaa.

34 Niiltä osin kuin tällä voimassa olevaan lainsäädäntöön liittyvällä seikalla voi olla kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta, yhteisön lainsäätäjän asiana on säätää mahdollisesta muutoksesta.

35 Kysymyksen ensimmäiseen osaan on näin ollen vastattava, että asetuksen N:o 3821/85 15 artiklaa on tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja käyttää siirtymisiin, jotka ovat tarpeen sellaisen ajoneuvon haltuunottamiseksi, jota koskee valvontalaitteen asennus- ja käyttövelvollisuus ja joka sijaitsee muualla kuin kuljettajan kotipaikassa tai työnantajan toimipaikassa, riippumatta siitä, onko työnantaja antanut tätä koskevia ohjeita vai onko kuljettaja vapaa valitsemaan siirtymisen aikataulun ja toteuttamistavan.

Kysymyksen toinen osa

36 Kysymyksensä toisella osalla kansallinen tuomioistuin haluaa selvittää, onko asetuksen N:o 3821/85 15 artiklaa tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja on ennen asetuksen N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon haltuunottoa käyttänyt sellaiseen ajotehtävään, joka ei kuulu kyseisen asetuksen soveltamisalaan.

37 Tältä osin on kiistatonta, että tällainen ajanjakso on kuljettajan sellaiseen tosiasialliseen toimintaan käyttämä ajanjakso, joka voi vaikuttaa ajoon, eikä kuljettaja voi käyttää kyseistä aikaa haluamallaan tavalla.

38 Tämän tuomion 29—31 kohdassa esitetyistä syistä velvollisuutta merkitä tällainen ajanjakso sovelletaan — toisin kuin pääasian vastaajat ovat tämän tuomion 14 kohdassa esitetyllä tavalla väittäneet — huolimatta siitä, että kyseinen ajanjakso edeltää ajopiirturilla varustetun ajoneuvon haltuunottoa.

39 Tästä seuraa, että ennakkoratkaisukysymyksen toiseen osaan on vastattava, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja on käyttänyt asetuksen N:o 3821/85 soveltamisalaan kuulumattomaan ajotehtävään ennen sellaisen ajoneuvon haltuunottoa, johon kyseistä asetusta sovelletaan.

Oikeudenkäyntikulut

40 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Yhdistyneen kuningaskunnan, Alankomaiden ja Ruotsin hallituksille sekä komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on ratkaissut Nottingham Magistrates' Courtin 30.6.1999 tekemällään päätöksellä esittämän kysymyksen seuraavasti:

Tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklaa on tulkittava siten, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös

— **aikaa, jonka kuljettaja käyttää siirtymisiin, jotka ovat tarpeen sellaisen ajoneuvon haltuunottamiseksi, jota koskee valvontalaitteen asennus- ja käyttövelvollisuus ja joka sijaitsee muualla kuin kuljettajan kotipaikassa tai**

työnantajan toimipaikassa, riippumatta siitä, onko työnantaja antanut tätä koskevia ohjeita vai onko kuljettaja vapaa valitsemaan siirtymisen aikataulun ja toteuttamistavan

— **aikaa, jonka kuljettaja on käyttänyt asetuksen N:o 3821/85 soveltamisalaan kuulumattomaan ajotehtävään ennen sellaisen ajoneuvon haltuunottoa, johon kyseistä asetusta sovelletaan.**

La Pergola Wathelet Edward

Jann Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 18 päivänä tammikuuta 2001.

R. Grass

kirjaaja

A. La Pergola

viidennen jaoston puheenjohtaja