DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)
9. juni 1994 *

I sag C-394/92,

angående en anmodning, som Politierechtbank, Hasselt (Belgien), i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende straffesag mod

Marc Michielsen og

Geybels Transport Service NV (GTS),

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 6 og artikel 8, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, og af artikel 15, stk. 2, 3 og 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, hhv. s. 1 og 8),

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, G. F. Mancini, og dommerne M. Diez de Velasco (refererende dommer), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler og P. J. G. Kapteyn,

* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: G. Tesauro
justitssekretær: ekspeditionssekretær H. A. Rühl,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— den belgiske regering ved directeur d'administration Jan Devadder, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget

— Det Forenede Kongerige ved S. Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Thomas van Rijn og Vittorio Di Bucci, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at Det Forenede Kongerige ved Barrister D. Bethlehem og Kommissionen har afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 2. december 1993,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 20. januar 1994,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 9. november 1992, indgået til Domstolen den 13. november s.å., har Politierechtbank, Hasselt, i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt tre

præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 6 og artikel 8, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, og af artikel 15, stk. 2, 3 og 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, hhv. s. 1 og 8).

2 Spørgsmålene er blevet rejst under en straffesag mod Marc Michielsen (herefter benævnt »tiltalte«) og virksomheden Geybels Transport Service (herefter benævnt virksomheden »Geybels«) som civilretligt ansvarlig part.

3 Den 12. august 1991 blev tiltalte, der førte et trækkøretøj for virksomheden Geybels, kontrolleret i Antwerpen i henhold til ovennævnte forordninger nr. 3820/85 og nr. 3821/85. Det viste sig, at han havde begået flere overtrædelser af disse forordninger.

4 Det fremgår af sagen, at han i løbet af to forskellige dage havde overskredet hvile-og køretiderne, og at han, den dag kontrollen fandt sted, havde anvendt to diagramark i køretøjets fartskriver. Det eneste spørgsmål, der endnu er tvivl om, og som derfor ikke er afgjort af den forelæggende ret, idet det kræver en fortolkning af fællesskabsbestemmelser, er spørgsmålet om tiltaltes svigagtige anvendelse af diagramark.

5 Tiltalte har for Politierechtbank, Hasselt, gjort gældende, at anvendelsen af to diagramark var lovlig, idet han efter at have afsluttet sin daglige arbejdsperiode og forladt virksomheden, havde påbegyndt en ny arbejdsopgave.

6 Den forelæggende ret har fundet, at fortolkningen af visse begreber i forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85 ikke er fuldstændig oplagt, og har derfor besluttet at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Arbejdsperiode

Er arbejdsperioden den periode, hvorunder føreren af et køretøj, der er omfattet af EØF-forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85, ikke frit kan råde over sin tid?

Omfatter arbejdsperioden køretiden, afbrydelser heraf og tid, der anvendes til andre aktiviteter?

Er denne definition helt korrekt, eller skal den ændres eller nuanceres?

2) Dag

Er en dag en periode på 24 timer, og fra hvilket tidspunkt løber denne periode med henblik på fortolkningen af EØF-forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85? Fra kl. 00.00 eller fra den pågældende førers første overtagelse af et køretøj, der er omfattet af forordningerne?

Kan man forestille sig noget andet tidspunkt?

3) Afslutning af arbejdsperiode

Afsluttes arbejdsperioden i det øjeblik, hvor den pågældende fører ikke længere over for transportvirksomheden er ansvarlig for anvendelsen af denne periode, og hvor han igen frit kan råde over sin tid?

Er det muligt at anlægge en anden definition?«

Første og tredje spørgsmål

7 Med det første og tredje spørgsmål spørger den forelæggende ret Domstolen om betydningen af begreberne »arbejdsperiode« og »afslutning af arbejdsperiode«, efter forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85, uden at retten dog henviser til en bestemt bestemmelse i forordningerne.

8 For så vidt angår det første spørgsmål bemærkes, at udtrykket »arbejdsperiode« er indeholdt i flere bestemmelser i forordning nr. 3821/85, bl.a. i artikel 15, stk. 3, og i afsnit I, litra a), afsnit II, nr. 4, og afsnit IV, litra b), i bilag I. Hverken denne forordning eller forordning nr. 3820/85 indeholder imidlertid en definition af det nævnte begreb.

9 Den belgiske regering og Kommissionen har foreslået, at der ikke fastsættes en definition på grundlag af forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85, idet disse forordninger efter deres opfattelse alene indebærer en delvis harmonisering af de sociale bestemmelser inden for vejtransportområdet.

10 Det Forenede Kongerige er af den opfattelse, at de to forordninger udgør et hele. De ønskede definitioner kan således udledes af bestemmelserne i forordningerne og især af begrebet »hviletid«, som det er defineret i artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85. Det har således anført, at udtrykket »arbejdsperiode« i artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 skal forstås som »daglig arbejdsperiode«, idet dette begreb omfatter de perioder, hvor en fører ikke kan råde frit over sin tid. »Afslutning af arbejdsperiode« fastlægges således ud fra begyndelsen af en tilstrækkelig lang daglig eller ugentlig hviletid.

11 Med henblik på en formålstjenlig besvarelse af det første spørgsmål fra den forelæggende ret bemærkes indledningsvis, at begreberne »arbejdsperiode« og »daglig arbejdsperiode« ikke kan betragtes som synonymer ved anvendelsen af forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85. Forskellen mellem disse begreber følger nemlig af artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning nr. 3821/85.

12 For det første bestemmes det i artikel 15, stk. 2, første punktum, at »diagramarket udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på andre tidspunkter«.

13 For det andet fremgår det af artikel 15, stk. 3, andet led, at fartskriveren betjenes således, at »følgende tider optegnes særskilt og klart: a) ... køretider; b) ... alle andre arbejdsperioder; c) ... rådighedstiden, og d) ... afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder«.

14 Det følger af de anførte bestemmelser, at begrebet »daglig arbejdsperiode« i artikel 15, stk. 2, er videre end begrebet »arbejdsperiode« i artikel 15, stk. 3. Det første begreb omfatter hele arbejdsdagen som et uafbrudt tidsrum, hvorimod det andet begreb kun omfatter de perioder, hvor en fører faktisk udfører en aktivitet, der kan

have indflydelse på kørslen, herunder køretiden. »Rådighedstiden«, »afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder«, som er anført i artikel 15, stk. 3, i forordning nr. 3821/85, falder således ikke ind under begrebet »arbejdsperiode«, fordi den omstændighed, at de er anført efter udtrykket »alle andre arbejdsperioder«, udelukker, at de kan betragtes som en del af arbejdsperioden.

15 Derimod kan det ikke på forhånd udelukkes, at »den daglige arbejdsperiode« omfatter såvel »rådighedstiden« som »afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder«, idet de to sidstnævnte perioder ifølge artikel 15, stk. 2, skal fremgå af diagramarket, der ikke må udskiftes under den daglige arbejdsperiode.

16 Da begreberne »arbejdsperiode« og »daglig arbejdsperiode« ikke har samme betydning ved anvendelsen af forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85, skal det fastslås, hvilket af de to begreber den forelæggende ret har for øje. Som anført ovenfor i præmis 4 er det eneste udestående spørgsmål i hovedsagen, om det er lovligt, at tiltalte har anvendt to diagramark i løbet af samme dag. Da diagramarket i henhold til artikel 15, stk. 2, i forordning nr. 3821/85 ikke må udskiftes før afslutningen af den daglige arbejdsperiode, er det dette sidstnævnte begreb, der skal fortolkes, for at gøre det muligt for den forelæggende ret at tage stilling til, om tiltaltes adfærd er lovlig.

17 Det første spørgsmål skal derfor forstås således, at det henviser til begrebet »daglig arbejdsperiode«, herunder begrebets rækkevidde og grænser, og det bør derfor behandles sammen med tredje spørgsmål, der vedrører samme problem.

18 Herefter må det afgøres konkret, hvilke perioder af de i artikel 15, stk. 3, i forordning nr. 3821/85 anførte, der er omfattet af begrebet »daglig arbejdsperiode«.

19 De to første kategorier (»køretid« og »alle andre arbejdsperioder«) udgør pr. definition arbejdsperioder.

20 For så vidt angår den tredje kategori (»rådighedstiden«) bliver det, fra det tidspunkt hvor den i henhold til artikel 15, stk. 4, kan registreres sammen med den anden kategori (»eller andre arbejdsperioder«) efter medlemsstaternes valg, umuligt i forbindelse med kontrollen at beregne denne uafhængigt af den reelle arbejdsperiode.

21 For så vidt angår »hviletider« bemærkes, at der i artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 fastsættes den maksimale længde af en daglig køreperiode. Endvidere fremgår den korteste daglige hviletid af forordningens artikel 8, stk. 1. Det fremgår af andet afsnit i samme bestemmelse, at hviletiden, såfremt den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, skal være på mindst otte sammenhængende timer, og at den minimale hviletid i så fald udvides til tolv timer.

22 Det skal ligeledes fremhæves, at hviletid er defineret i artikel 1, nr. 5, i forordning nr. 3820/85 som »ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid«. I henhold til artikel 2 i forordning nr. 3821/85 finder denne definition anvendelse for sidstnævnte forordning.

23 Under hensyn til definitionen af hviletid i ovennævnte artikel 1, nr. 5, henhører, såfremt føreren opdeler sin hviletid i to eller tre perioder, de hviletider, hvis varighed er under en time, under den daglige arbejdsperiode.

24 For så vidt angår »afbrydelser af køretid« fremgår det af artikel 7, stk. 5, i forordning nr. 3820/85, at de ikke kan betragtes som daglig hviletid. Da de pr. definition er placeret mellem køretider, kan de ikke individualiseres inden for den daglige arbejdsperiode.

25 Med henblik på at fastslå begyndelsen og afslutningen af den daglige arbejdsperiode som afgrænset ovenfor må der tages udgangspunkt i dommen af 2. juni 1994 (sag C-313/92, Van Swieten, Sml. I, s. 2177, præmis 22-27), hvor Domstolen har fastslået, at en førers daglige aktivitetsperiode begynder på det tidspunkt, hvor føreren efter en ugentlig eller daglig hvileperiode betjener fartskriveren. Såfremt den daglige hviletid opdeles i to eller tre adskilte perioder, begynder en aktivitetsperiode ved afslutningen af en hvileperiode på mindst otte timer. Afslutningen af den daglige arbejdsperiode svarer derfor til begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller såfremt den daglige hvileperiode opdeles i to eller tre adskilte perioder, til begyndelsen af en hvileperiode på mindst otte sammenhængende timer.

26 På baggrund af det foregående må første og tredje spørgsmål besvares med, 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. 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. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en

daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst otte sammenhængende timer.

Andet spørgsmål

27 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om begrebet »dag« i forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85 falder sammen med det i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 anvendte begreb »tidsrum af 24 timer«, og på hvilket tidspunkt dagen begynder.

28 En gennemgang af artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 3820/85 viser, at udtrykkene »dag« og »tidsrum af 24 timer« er synonyme. Der henvises nemlig i artikel 8, stk. 1, første afsnit, til et tidsrum af 24 timer, mens der i samme bestemmelses andet afsnit anvendes ordet dag, og de to afsnit handler om det samme, nemlig hviletid.

29 I ovennævnte dom i Van Swieten-sagen har Domstolen defineret udtrykket »tidsrum af 24 timer« som enhver periode, der begynder på det tidspunkt, hvor føreren betjener fartskriveren efter afslutningen af en ugentlig eller daglig hvileperiode.

30 Det andet spørgsmål skal derfor besvares med, at begrebet »dag« i forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85 skal forstås som svarende til begrebet »tidsrum af 24 timer«, der omfatter ethvert tidsrum af denne varighed, der begynder på det tidspunkt, hvor føreren betjener fartskriveren efter afslutningen af en ugentlig eller daglig hvileperiode.

Sagens omkostninger

31 De udgifter, der er afholdt af den belgiske regering, Det Forenede Kongerige og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, 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 (Sjette Afdeling)

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Politierechtbank, Hasselt, ved kendelse af 9. november 1992, for ret:

1) Begrebet »daglig arbejdsperiode« i artikel 15, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport 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. 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. Den daglige arbejdsperiode slutter ved begyndelsen af en daglig hvileperiode, eller, såfremt den daglige hvileperiode opdeles, ved begyndelsen af en hvileperiode på mindst otte sammenhængende timer.

2) Begrebet »dag« i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og nr. 3821/85 skal forstås som svarende til begrebet »tidsrum af 24 timer«, der omfatter ethvert tidsrum af denne varighed, der begynder på det tidspunkt, hvor føreren betjener fartskriveren efter afslutningen af en ugentlig eller daglig hvileperiode.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 9. juni 1994.

R. Grass G. F. Mancini

Justitssekretær Formand for Sjette Afdeling