

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)
den 18 januari 2001 *

I mål C-297/99,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Nottingham Magistrates' Court (Förenade kungariket), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

Skills Motor Coaches Ltd,

B.J. Farmer,

C.J. Burley

och

B. Denman,

angående tolkningen av artikel 15 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120),

* Rättegångsspråk: engelska.

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. La Pergola samt domarna M. Wathelet, D.A.O. Edward, P. Jann (referent) och L. Sevón,

generaladvokat: A. Saggio,

justitiesekreterare: avdelningschefen D. Louterman-Hubeau,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

- Skills Motor Coaches Ltd samt B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman, genom M. Laprell, barrister, befullmäktigade av Pellys, solicitors,
- Förenade kungarikets regering, genom M. Ewing, i egenskap av ombud, biträdd av S. Masters, barrister,
- Sveriges regering, genom A. Kruse, i egenskap av ombud,
- Europeiska gemenskapernas kommission, genom M. Wolfcarius och F. Benyon, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid sammanträdet den 21 juni 2000 av: Skills Motor Coaches Ltd samt B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman, företrädde av M. Laprell, Förenade kungarikets regering, företrädd av G. Amodeo, i egenskap av ombud, biträdd av S. Masters, Nederländernas regering,

företrädd av J. van Bakel, i egenskap av ombud, Sveriges regering, företrädd av B. Hernqvist, i egenskap av ombud, och kommissionen, företrädd av M. Shotter, i egenskap av ombud,

och efter att den 21 september 2000 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Nottingham Magistrates' Court har genom beslut av den 30 juni 1999, som inkom till domstolen den 6 augusti 1999, i enlighet med artikel 234 EG ställt en fråga om tolkningen av artikel 15 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120).
- 2 Frågan har uppkommit i ett brottmål mot Skills Motor Coaches Ltd (nedan kallat Skills) och bolagets chaufförer B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman, vilka samtliga har åtalats för brott mot bestämmelserna om användning av färdskrivare vid vägtransporter.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

- 3 I artikel 1 punkt 5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113), föreskrivs följande:

”I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

- 5) Vila: oavbruten tidsperiod om minst en timme, under vilken föraren fritt får förfoga över sin tid.”

.

- 4 I artikel 4 punkt 3 i samma förordning föreskrivs följande:

”Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

...

- 3) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.”

5 I artikel 15.2 och 15.3 i förordning nr 3821/85 föreskrivs följande:

”2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han har lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges nedan i punkt 3, andra strecksatsen b), c) och d) föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, så att det blir läsligt och utan att bladet smutsas ner.

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1—3 i bilaga 1 registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

3. Förarna skall

— se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,

- använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig
 - a) under tecknet []: körtid,
 - b) under tecknet []: all annan arbetstid,
 - c) under tecknet []: all annan tid då han är tillgänglig, nämligen
 - väntetid, dvs den tid då föraren behöver stanna kvar på sin plats endast för att kunna invänta order att starta eller fortsätta körningen eller att utföra annat arbete,
 - den tid som tillbringas bredvid föraren medan fordonet är i rörelse,
 - den tid som tillbringas på sovbits medan fordonet är i rörelse,
 - d) under tecknet []: raster och dygnsviloperioder.”

De nationella bestämmelserna

- 6 I Section 97 i Transport Act 1968 (1968 års lag om transporter) föreskrivs påföljder för den som underlåter att följa bland annat de villkor som föreskrivs i artiklarna 13—15 i förordning nr 3821/85.

Faktiska omständigheter och förfarandet i målet vid den nationella domstolen

- 7 Skills är ett bussföretag med säte i Nottingham. Bolaget anställde B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman som bussförare. Skills förare kan när de arbetar vara tvungna att hämta den buss som de skall köra på en plats som är belägen långt ifrån driftstället eller bostaden. Förarna kan själva välja hur de vill ta sig till den plats som bolaget anvisar.
- 8 Vehicle Inspectorate (fordonsinspektionen), en myndighet som lyder under transportministeriet, genomförde en kontroll av färdskrivarnas diagramblad för december månad 1997 avseende förare anställda av Skills. Vid detta tillfälle granskade myndigheten även det register som upprättats av Skills och som skall innehålla uppgifter om förarnas uppdrag samt den plats där och tidpunkt då de skall påbörja sin tjänstgöring för att köra en viss sträcka eller fullgöra ett visst åliggande. När diagrambladen och registret jämfördes visade det sig att uppgifterna om när B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman hade påbörjat sin tjänstgöring inte stämde överens.
- 9 Den första kategorin av åtalspunkter (kategori A) rör B.J. Farmer och C.J. Burley. Dessa förare skall vid flera tillfällen ha kört bil för att ta sig till det ställe där de skulle överta ett fordon som omfattas av kravet på att färdskrivare skall

installeras och användas. Enligt registret ingick denna restid i arbetstiden men den hade inte förts in manuellt på diagrambladen i enlighet med artikel 15 i förordning nr 3821/85.

- 10 Den andra kategorin av åtalpunkter (kategori B) rör B. Denman. Denne började sin arbetsdag den 18 december 1997 med tjänstgöring som skall betecknas som nationell linjetrafik och som enligt artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 och artikel 3.1 i förordning nr 3821/85 inte omfattas av dessa förordningars tillämpningsområde. Därefter övertog B. Denman ett fordon med färdskrivare i Nottingham, men tiden från det att han påbörjade linjetrafiktjänstgöringen (enligt registret) till dess att han övertog fordonet med färdskrivare fördes inte in på diagrambladen.
- 11 Skills samt B.J. Farmer, C.J. Burley och B. Denman (nedan kallade de tilltalade i målet vid den nationella domstolen) åtalades således för att de vid bruk av sådana fordon som avses i Section 97 i Transport Act 1968 inte hade använt fordonens färdskrivare i enlighet med kraven i artiklarna 13—15 i förordning nr 3821/85.
- 12 Den hänskjutande domstolen har för det första erinrat om domen av den 2 juni 1994 i mål C-313/92, Van Swieten (REG 1994, s. I-2177), där domstolen fastställde att uttrycket ”varje tjugofyratimmarsperiod” i artikel 8.1 i förordning nr 3820/85 skall tolkas som att det avser varje tjugofyratimmarsperiod som börjar när föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila. Om dygnsvilan är uppdelad i två eller tre olika perioder, skall beräkningen börja efter en period som inte understiger åtta timmar.

- 13 För det andra har den hänskjutande domstolen åberopat domen av den 9 juni 1994 i mål C-394/92, Michielsen och GTS (REG 1994, s. I-2497), där domstolen fastställde att "daglig körtid" i den mening som avses i artikel 15.2 i förordning nr 3821/85 omfattar körtid, all annan arbetstid, den tid då föraren är tillgänglig, raster och, om föraren delar upp sin dygnsvila i två eller tre skilda perioder, sådan period, förutsatt att den inte överstiger en timme. Domstolen tillade att den dagliga körtiden börjar när föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsviloperiod eller, om dygnsvilan är uppdelad i skilda perioder, efter en viloperiod på minst åtta timmar.
- 14 De tilltalade i målet vid den nationella domstolen har med stöd av denna rättspraxis gjort gällande att tiden före det att en förare övertar ett fordon med färdskrivare inte behöver föras in på diagrambladen.
- 15 Eftersom Nottingham Magistrates' Court var osäker på hur de tillämpliga gemenskapsrättsliga bestämmelserna skulle tolkas beslutade den att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

"Skall kraven på att en förare registrerar 'all annan arbetstid' och 'raster och dygnsviloperioder' på fordonets diagramblad, som föreskrivs i artikel 15.2 och 15.3 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85, tolkas som att dessa uttryck omfattar

- a) restid för att överta ett fordon, som omfattas av kravet på att installera och använda färdskrivare, under de omständigheter som anges som kategori A ovan, det vill säga

i) tid för resa som skett på uppdrag av arbetsgivaren,

eller

ii) tid (som utgör en del av dygns- eller veckoviloperioden efter den senaste körtiden) för resa när arbetstagaren reser vid en tidpunkt och på ett sätt som han själv valt,

- b) tid som använts för körning eller andra åligganden, som är undantagna från kravet på att installera och använda färdskrivare, under de omständigheter som anges som kategori B ovan?”

Tolkningsfrågan

- 16 Domstolen konstaterar inledningsvis att det framgår av tredje övervägandet i förordning nr 3821/85 att denna förordning syftar till att åstadkomma en effektiv kontroll av bestämmelserna i förordning nr 3820/85.
- 17 Den sistnämnda förordningen har enligt dess första övervägande till syfte att harmonisera konkurrensvillkoren samt att förbättra såväl förarnas arbetsförhållanden som trafiksäkerheten.

- 18 I artiklarna 6—9 i förordning nr 3820/85 finns bestämmelser om körtid, raster och viloperioder. Det framgår av fjortonde övervägandet i denna förordning att dessa bestämmelser grundar sig på trafiksäkerhetshänsyn.
- 19 Dessa bestämmelser syftar nämligen till att säkerställa att förarens körtid och viloperioder fördelas så, att det inte uppstår en risk för att han kör fordonet under så lång tid att han blir trött och utgör en fara för trafiksäkerheten (den ovannämnda domen i målet Van Swieten, punkt 23).
- 20 Domstolen skall mot bakgrund av dessa överväganden pröva de två olika fall som har hänskjutits av den nationella domstolen. Fallen skall prövas var för sig.

Frågans första del

- 21 Med frågans första del önskar den nationella domstolen få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar sådan restid som föraren behöver för att överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe. Den nationella domstolen har även frågat om svaret på denna fråga varierar beroende på om arbetsgivaren har eller inte har gett instruktioner för när och hur denna resa skall göras.
- 22 I detta avseende har de tilltalade i målet vid den nationella domstolen gjort gällande att en förare som själv kan välja hur han skall ta sig från bostaden till

den plats där han skall överta ett fordon fritt förfogar över sin tid, varför denna tid skall anses utgöra vila i den mening som avses i artikel 1 punkt 5 i förordning nr 3820/85.

- 23 Denna tolkning kan inte godtas. En förare som för att överta och köra ett fordon tar sig till en bestämd plats, som hans arbetsgivare har angett och som inte är belägen i den ort där företaget har sitt driftställe, uppfyller en förpliktelse gentemot sin arbetsgivare. Under denna resa förfogar föraren således inte fritt över sin tid.
- 24 Domstolen har dessutom redan fastställt att begreppet arbetstid i den mening som avses i artikel 15 i förordning nr 3821/85 omfattar de tidsperioder då föraren faktiskt är aktiv, tidsperioder som kan inverka på körningen, inbegripet körtiden (den ovannämnda domen i målet Michielsen och GTS, punkt 14).
- 25 Den tid som en förare använder för att ta sig till den plats där han skall överta ett fordon med färdskrivare kan inverka på körningen, eftersom denna tid kan bidra till att göra föraren trött.
- 26 Mot bakgrund av att förordning nr 3820/85 syftar till att förbättra trafiksäkerheten skall denna tid följaktligen anses som annan arbetstid i den mening som avses i artikel 15 i förordning nr 3821/85.
- 27 Denna tolkning ligger även i linje med syftet att förbättra förarnas arbetsvillkor, eftersom det härigenom kan undvikas att tidsperioder under vilka förarna utför en verksamhet som är till deras arbetsgivares fördel anses utgöra viloperioder.

- 28 Det är härvid inte avgörande huruvida föraren har fått detaljerade instruktioner för hur han skall resa. När föraren tar sig till en bestämd plats som ligger på längre eller kortare avstånd från arbetsgivarens driftställe fullgör han en uppgift som följer av det avtalsförhållande som han ingått med sin arbetsgivare. Under denna tidsperiod förfogar föraren inte fritt över sin tid.
- 29 Vad beträffar argumentet som framförts av de tilltalade i målet vid den nationella domstolen att domarna i de ovannämnda målen Van Swieten och Michielsen och GTS innebär att en tidsperiod (vilken som helst) inte behöver föras in på diagrambladen så länge fordonet med färdskrivare inte har övertagits skall det erinras om att domstolen i dessa domar hade ombetts att tolka begreppen "varje tjugofyratimmarsperiod" i den mening som avses i artikel 8.1 i förordning nr 3820/85 och "daglig körtid" i den mening som avses i artikel 15.2 i förordning nr 3821/85. Med beaktande av dessa förordningars syften fastställde domstolen att dessa perioder skall anses börja när föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila. Domstolen fastställde denna definition i samband med att den prövade ett fall där föraren började köra ett fordon med färdskrivare direkt efter en viloperiod. Dessa domar kan inte tolkas som att domstolen härmed avsåg att från arbetstiden undanta perioder av faktisk aktivitet som ligger efter en viloperiod men före den tidpunkt då föraren övertar ett fordon med färdskrivare.
- 30 Det är dessutom helt förenligt med artikel 15.2 i förordning nr 3821/85 att föreskriva att tidsperioder som ligger före den tidpunkt då fordonet övertas skall föras in på färdskrivarens diagramblad.
- 31 Även om det i denna bestämmelse föreskrivs att föraren skall använda diagrambladen varje dag som han kör, från den tidpunkt då han övertar fordonet, kan detta användande faktiskt innebära att tidsperioder som ligger före denna tidpunkt skall föras in. Detta krävs uttryckligen då föraren lämnar sitt fordon.

- 32 Det framgår vidare av denna bestämmelse att sådan tid inte kan anses som körtid, även om föraren har använt den för att köra ett sådant fordon som inte omfattas av skyldigheten att iaktta de körtider och viloperioder som föreskrivs i förordning nr 3820/85.
- 33 När det gäller de tidsperioder då föraren inte befinner sig i ett fordon med färdskrivare (hit räknas bland annat per definition tid som används för att köra ett annat fordon) föreskrivs i artikel 15.2 i förordning nr 3821/85 endast att dessa skall föras in under en av de rubriker som avses i artikel 15.3 andra strecksatsen b, c och d, och inte får föras in under den rubrik som avses i andra strecksatsen a, som endast gäller körtid för det aktuella fordonet.
- 34 Om denna del av de gällande bestämmelserna kan inverka negativt på trafik-säkerheten ankommer det på gemenskapslagstiftaren att besluta om en eventuell ändring.
- 35 Svaret på frågans första del blir följaktligen att artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar sådan restid som föraren behöver för att kunna överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftställe. Detta gäller oavsett om arbetsgivaren har gett instruktioner i detta avseende eller om föraren själv kan välja när och hur han skall resa.

Frågans andra del

- 36 Med frågans andra del önskar den nationella domstolen få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för förordning nr 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.
- 37 Det är härvid ostridigt att en sådan tidsperiod utgör tid då föraren faktiskt är aktiv, en tidsperiod som kan inverka på körningen och under vilken han inte fritt förfogar över sin tid.
- 38 I motsats till vad de tilltalade i målet vid den nationella domstolen har gjort gällande i punkt 14 i denna dom finner domstolen (med stöd av de skäl som anges i punkterna 29—31 i denna dom) att skyldigheten att föra in sådana tidsperioder gäller, oavsett om de ligger före den tidpunkt då föraren övertar ett fordon med färdskrivare.
- 39 Härav följer att svaret på tolkningsfrågans andra del blir att artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för förordning nr 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.

Rättegångskostnader

- 40 De kostnader som har förorsakats den brittiska, den nederländska respektive den svenska regeringen samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

— angående den fråga som genom beslut av den 30 juni 1999 har ställts av Nottingham Magistrates' Court — följande dom:

Artikel 15 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter skall tolkas så, att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar

- sådan restid som föraren behöver för att kunna överta ett fordon (som omfattas av kravet att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt

driftställe, oavsett om arbetsgivaren har gett instruktioner i detta avseende eller om föraren själv kan välja när och hur han skall resa, samt

- sådana tidsperioder då föraren utför transporter som faller utanför tillämpningsområdet för förordning nr 3821/85 innan han övertar ett fordon på vilket förordningen är tillämplig.

La Pergola

Wathelet

Edward

Jann

Sevón

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 18 januari 2001.

R. Grass

A. La Pergola

Justitiesekreterare

Ordförande på femte avdelningen