

EG - Domar



Rådets Förordningar

3820/85 och 3821/85

Rådets Direktiv

88/599

Samling och kommentarer av EG-domstolens förhandsutlåtanden avseende Kör och vilotider samt Färdskrivare.

Sektionen för kollektivtrafik och yrkestrafik,

Datum
2004-04-07

Lars Andersson, 0243-753 08

Samling och kommentarer av EG-domstolens förhandsutlåtanden avseende kör- och vilotider samt Färdskrivare.

Samlingen innehåller sammanfattningar och kommentarer av för dagen kända EG-domar relaterade till EG:s kör och vilotidsbestämmelser. Såväl relevanta domar från tidigare lagstiftning som domar som avkunnats före vårt EU inträde återfinns.

Dessa sammanfattningar kan användas som diskussionsunderlag vid samtal med förare, i fortbildningsyfte hos kontrollmyndigheten, som bilagor till polisutredningar eller rapporter om överträdelse, samt för åklagare och domstolspersonal för att överskådligt hitta rätt bland EG-domarna inför ett nationellt rättsfall.

Sammanfattningarna med kommentarer och eventuella bilagor till kommentarer såsom PM och skrivelser är framtagna och granskade av personalen vid Vägverket i Borlänge och då i första hand av undertecknad såsom ansvarig tjänsteman. Dessa kommentarer ska ses som just kommentarer och det är alltid texten på originalspråket och i fulltext som är den juridiskt gällande texten.

Det är vår avsikt att handlingarna ska kompletteras med relevanta Hovrätts och Högsta Domstols avgöranden i framtiden.

Borlänge 2004 04 07

Lars Andersson

Förteckning över rättsfallssamling från EG-domstolen

(* gammal lagstiftning som motsvaras av 3820/85 och 3821/85)

fall nr	mål mot	lagrum som åberopas
C-133/83	Regina and Thomas Scott & Sons Bakers Ltd	<u>Hemförsäljning –specialfordon</u> art 14a (3) förordning 543/69* jfr förordningen 3820/85 art 13 (1f)
C-91/84 C-92/84	Hacket Ltd & Weston Tetlow & Dowey	<u>Lokal marknad</u> förordningen 543/69* art 14a (2c) ändring av förordningen 2827/77* Jfr förordningen 3820/85 art 13 (1f)
C-79/86	Joseph S.W. Whitelock	<u>angående specialfordon för bärning</u> , art 4(9) förordning nr 543/69* och art 3 (1) förord. nr 1463/70*
C-326/88	Hansen & Soen I/S	<u>nationell lagstiftning och arbetsgivarens ansvar</u> art7(2) förordning nr.543/69*
C-7/90	Paul Vandevenne m fl.	<u>förklarar begreppet ”företaget” samt det ansvaret för juridiska personer</u> art 15(2) och 17(1) förordning nr 3820/85
C-8/90	Willy Kennes m fl.	<u>förklarar äldre nationell lagstiftnings syftning inte övergår till att syfta mot den nya förordningstexten</u> art 18(2) förordningen (EEG) nr 3820/85
C-158/90	Mario Nijs	<u>vilka diagramblad som ska visas vid kontroll</u> art 15(7) förordning nr 3821/85
C-116/91	British Gas plc	<u>undantag från kravet på färdskrivare för fordon som används för att leverera gas till allmänheten</u> art 3(1)och 4 (6) förordning nr 3820/85
C-116/92	Charlton, Huyton och Wilson	<u>körtider och raster</u> art 7 (1,2) förordning nr 3820/85
C-313/92	Van Swieten	<u>”period av 24 timmar”</u> , art 2(1) och 8(1) förordning nr 3820/85

C-394/92	Marc Michielsen	<u>daglig arbetstid, dygn och arbetstidens slut</u> art 6 och 8(1) förordning nr 3820/85 och art 15(2) förordning nr 3821/85
C-289/93 C-336/93	Italien och Belgien	<u>medlemstaternas underlåtenhet att implementera (införliva) direktiven i nationell lagstiftning</u> art 7 av direktivet 88/599
C-235/94	Alan Jeffrey Bird	<u>att planera en avvikelse från regler om kör- och vilotider med hänsyn till personers, fordonets och lastens säkerhet</u> art 12 och 15(1) förordning nr 3820/85
C-335/94	Hans.V. Mrozek och Bernhard Jaeger	<u>undantag för avfallstransporter, från privata hushåll och företag</u> art 4(6) förordning nr 3820/85
C-29/95	Belgien	<u>valmöjligheter mellan två alternativa beivringssystem,</u> art 6 av EEG-föredraget
C-39/95	Pierre Goupil	<u>avfallstransport – sopcontainer,</u> art 4(6) förordning nr 3820/85
C-387/96	Anders Sjöberg	<u>undantag för fordon som används av myndigheter samt förares skyldighet att medföra ett utdrag ur tjänstgöringslista,</u> art 13(1.b) och 14 (1,5) förordning nr 3820/85
C-47/97	E.Clark & Sons och D.J. Ferne	<u>upprepad beställnings trafik kan inte betraktas som linjetrafik,</u> art 2 förordning nr 684/92 och art 4(3) förordning 3820/85
C-193/99	Graeme Edgar Hume	<u>uppskjuten veckovila enligt art 8 (3 & 5) innebär att dubbla veckovilor ska tas nästföljande vecka.</u> Art 8 (3 & 5) förordningen 3820/85

C-297/99	Skill Motor Coaches Ltd, Farmer & Burley	<u>Annat arbete –Undantagna transporter räknas aldrig som rast, dygns- eller Veckovila, Art 1 (5), 4 (3) och 15 (2-3) förordningen nr 3820/85</u>
C-228/01 C-289/01	Jacques Bourrasse Jean-Marie Perchicot	Förvara diagramblad vid uthyrning av fordon utan förare. Artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter - såväl i dess ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning nr 2135/98
C-439/01	Libor Cipra Vlastimil Kvasnicka	Flerförarsystem, specialregeln om 8 timmars vila gäller utan att man samtidigt måste vila 11 i timmar. art 8.1-3 i förordningen nr 3820/85. Domstolens möjlighet att svara på frågor om AETR-överenskommelsen.

Fallet: C-133/83

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från the House of Lords, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

Regina and Thomas Scott & Sons Bakers Limited och Brian Rimmer

Angående tolkningen av artiklarna 14 a (3)(a) av Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (OJ, engelsk specialutgåva 1969 (i), p. 170), ändrad genom Rådets förordning (EEG) 2827/77 av den 12 december 1977 (OJ 1977 I 334, p. 1) om ”*Transport – Vägtransport – Social lagstiftning – Begränsningar – Specialfordon för hemförsäljning – Betydelsen av ”Specialfordon” och ”hemförsäljning”*”.

I. Frågor som ställdes:

- (1) Om, byggt på en korrekt tillämpning av undantagen i artikel 14a (3)(a) av Rådets förordning 543/69, ordet ”Speciellt” är menat att enbart syfta på direkta särdrag på det enskilda fordonet, eller enbart till aktiviteten hemförsäljning, eller till en kombination av de båda och om den senare tillämpningen är rätt, vilken grad av inbördes förhållande som avses?
- (2) Om, byggt på en korrekt tillämpning av samma undantag, aktiviteten hemförsäljning endast innebär att man metodiskt besöker ett hus efter ett annat med syfte att sälja till slutkonsument; eller om det innebär att man gör ett antal besök hos potentiella partikunder, såsom butiken, serveringar, servicebostäder, eller snabbköp med avsikt för vidareförsäljning, och där föraren lägger en betydande del av sin tid på försäljning eller om det innebär den senare tillämpningen är rätt, vilken grad av inbördes förhållande som avses?
- (3) Hur ska en korrekt byggnation vara utförd för att uppfylla begreppet ”Speciellt” enligt betydelsen i Artikel 14a (3)(a) i förordningen?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 515/72 införde en ny artikel, 14 a, till förordningen 543/69 till viken förordningen 2827/77 tillförde artikeln 14a (3) vilken föreskriver följande:

”medlemsstater får, efter bemyndigande från kommissionen, bevilja undantag från denna förordning för följande nationella transportverksamhet och användning:

- a) Användning av ett specialfordon vid lokala marknader, hemförsäljning, mobil bank, växlingskontor eller sparkassa, religiösa ändamål, utlåning av böcker, grammofonskivor eller bandkassetter, för kulturella ändamål eller mobila utställningar.

b) Transport av mjölk från gården till mejeri och omvänt ..”

III. Domslut

1. Begreppet ”specialfordon” vid vissa typer transportverksamhet enligt betydelsen av artiklarna 14 a (3)(a) av Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (OJ, engelsk specialutgåva 1969 (i), p. 170), ändrad genom Rådets förordning 515/72 av den 28 februari 1972 (OJ, engelsk specialutgåva 1972 (i), p134) och av Rådets förordning (EEG) 2827/77 av den 12 december 1977 (OJ 1977 I 334, p. 1) är avsett att omfatta endast fordon som till sin konstruktion, utrustning eller permanenta kännetecken garanterar att de i huvudsak används för en av dessa verksamheter, så som hemförsäljning.
2. Aktiviteten ”hemförsäljning” i den mening som den tidigare nämnda artikel 14a (3)(a) avser även försäljning till potentiella partikunder, såsom butiker, serveringar, servicebo-städer, eller snabbköp förutsatt att försäljningsaktiviteterna karaktäriseras av upprepade stopp av specialfordonet..

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011120)

Ovanstående innebär att hemförsäljning inte är begränsat till försäljning i någons hem utan att även andra typer av kunder får besökas. Kravet på att fordonet är specialbyggt är dock starkt.

Jämför med undantaget för bärgningsbil (ECJ) c-79/68, Joseph S. W. Whitelock.

De förenade fallen C-91/84 och C-92/84

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från "the Divisional Court, Queen's Bench Division of the High Court of Justice", Storbritannien, att EG-domstolen skall meddela ett preliminärt förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen oavgjorda målet mot

Sidney Hackett ltd och Roy Thomas Weston (fall 91/84) samt Raymond C. Tetlow och Perman George Dovey (fall 92/84)

Angående tolkningen av artiklarna 14a (2)(c) av Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om "*Social lagstiftning – Transport av djur från jordbruksföretag till lokala marknader.*"

I Frågor som ställdes:

Är lokal marknad:

1. En marknad (oavsett typ) rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga?
2. En marknad (oavsett typ) rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget med hänsyn till lokala geografiska förhållanden?
3. En marknad rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga (och/eller rimligt/skäligt nära med hänsyn till lokala geografiska förhållanden) med hänsyn till arten eller rasen på djuren som köps eller säljs på marknaden – och om det är så, när/var (om någon gång) upphör marknaden att vara "lokal"?
4. En marknad, rimligt/skäligt nära jordbruksföretaget i fråga, (och/eller rimligt/skäligt nära med hänsyn till lokala geografiska förhållanden) på vilken den arten eller rasen av djur kan köpas eller säljas på förmånliga kommersiella villkor med hänsyn till antalet inblandade djur, och om så vore:
 - a) hur skall förmånliga tolkas i detta sammanhang? Och
 - b) när/var (om någon gång) upphör en sådan marknad att vara "lokal"?
5. En marknad inom fyra timmars körnings avstånd (eller den maximalt tillåtna körtiden utan rast eller vila enligt gällande lagstiftning vid aktuell tidpunkt) från jordbruksföretaget varifrån djuren kommit.

II Lagrumsom åberopas

Rådets förordning (EEG) 543/69, med tillförda artiklar enligt förordning 515/72 och förordning 2827/77, om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 14 a (2) (c)

...medlemsstat får, efter samråd med kommissionen, medge undantag från denna förordning för följande nationella transporter:

Transport av levande djur från lantgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier.

III Domslut

Med ”lokal marknad”, i enlighet med artikel 14 a (2) (c) av Rådets förordning (EEG) 543/69, menas den marknad som, med hänsyn till geografiska omständigheter, är den närmaste för en lantgård på vilken det är möjligt att köpa eller sälja i enlighet med behovet hos den typ av lantgård vars storlek anses vara normal- eller medelstor för området i fråga.

IV Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 020924)

I domen påpekas att uttrycket ”lokal marknad” inte kan tolkas fristående utan måste sättas i ett sammanhang. Utifrån de behov som förekommer på en, för aktuellt område, ”normalgård” kan begreppet ”lokal” därför få olika innebörd beroende på var i gemenskapen man befinner sig. EG-domstolen tar också med i beräkningen att marknaden normalt sett skall hantera den djurart som lantgården i fråga har.

Domstolen säger dock att undantaget för ”lokal marknad” inte kan utsträckas till att gälla ovanligt stora lantgårdar, gårdar som samarbetar eller kooperativ som pga. sin storlek har behov av en annan marknad än den närmaste som vanligen används av lantgårdar i området. EG-domstolen menar att en lantgårds kommersiella intressen inte kan vara avgörande när man skall bestämma vad som är ”lokal marknad”. Söker man på kommersiella grunder en marknad längre bort än den närmast tillgängliga så måste reglerna om kör- och vilotider efterlevas och färdskrivare brukas.

Det kan dock konstateras att ”marknader”, i betydelsen ”djurauktioner”, förekommer i mycket ringa omfattning i Sverige. Mer vanligt förekommande är djurförsäljning i anslutning till slakt, varvid även livdjursauktioner förekommer. Undantaget avser uttryckligen transporter mellan lantgård och marknad, mellan marknad och lantgård eller mellan marknad och slakteri. Något undantag för transport mellan lantgård och slakteri finns ej uttryckt i förordning eller domslut.

Slakterimarknaden är starkt rationaliserad och specialiserad vilket ofta innebär mycket långa transportsträckor (sällan kortare än 30-50 mil) i stora delar av landet. Att dessa transporter skulle vara undantagna från regelverken är inte Vägverkets uppfattning. Till stöd för detta har vi förtexten till regelverket där lagstiftaren beskriver syftet med lagstiftningen; att främja en sund konkurrens i näringen, ge föraren en arbetstid som ur socialt hänseende kan accepteras och att främja trafiksäkerheten.

En grundläggande inställning i EG-rätten är att alla undantag skall tolkas mycket restriktivt. Uttryck för detta resonemang ges i domarna C-91/84 och C-92/84, där man kan utläsa att undantagen i artiklarna 4, 13 och 14 i Rådets förordning (EEG) 543/69, numera 3820/85, skall tolkas så. Stöd för den mycket restriktiva tolkningen av undantagen i Rådets förordning (EEG) 3820/85 återfinns i domarna Mrozek och Jäger (C-335/94), Goupil (C-39/85) och British Gas (C116/91).

Fall C-79/86

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Edinburghs domstol, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

Joseph Stanley Wilson Whitelock

Angående tolkningen av artikel 4. 9 av Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och artikel 3.1 av Rådets förordning (EEG) nr 1463/70 av den 20 juli 1970 (äldre förordningar) om ”*Vägtransport – Sociallagstiftning – Undantag – Begreppet special fordon för bärgning*”.

I. Fråga som ställdes:

- (1) Är en lastbil, som är konstruerad för att användas som bärgningsbil, utrustad med en elektrisk vinsch och en demonterbar kran placerad längst fram mellan två ramper, och ett wireblock längst fram över karossen, undantagen från kravet i artikel 3.1 av Rådets förordning nr 1463/70 (som ett specialfordon för bärgning med hänvisning till artikel 4.9 av Rådets förordning nr 543/69), när denna används i anledning av ägarens företag, en motorverkstad, med syfte att transportera inköpta okörbara fordon från platsen där köpet sker till sitt eget företag, med tanke att reparera och sälja dem.

II Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 543/69

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

9. specialfordon för bärgning,

Rådets Förordning (EEG) nr 1463/70

om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 3

1. 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 artikel 4 i Förordningen (EEG) nr 543/69 och andra fordon som används huvudsakligen för persontransporter i linje trafik i inrikes resa.

III. Domslut

Uttrycket ”specialfordon för bärgning” i enlighet med artikel 4.9 av Rådets förordning nr 543/69 av den 25 mars 1969, betyder ett fordon som till sin konstruktion, utrustning eller andra bestående egenskaper är sådan att det i huvudsakligen kommer att användas för att flytta fordon som nyligen hade varit involverade i en olycka eller av annan anledning gått sönder. Ett sådant fordon omfattas inte av kravet i artikel 3.1 av Rådets förordning nr 1463/70 av den 20 juli 1970, oavsett vad än fordonet används för av ägaren.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 000915)

Domen innebär att ett fordon som är byggt som bärgningsbil, utrustad med kran eller lyftanordning, (i Sverige registrerad med karosseri kod ”bärgningsbil”) kan användas i stort sett till vad som helst. Vi ska dock vara klara över att domen härrör sig från 1986 och från den tidigare lagstiftningen. Likaså gör domen ett fränsteg från den princip som är genomgående i dessa regelverk, nämligen att man tittar på vad fordonet används till vid ett speciellt tillfälle och inte hur fordonet är konstruerat. I domar av senare datum tar domstolen dessutom hänsyn mera till regelverkens preambelar (förtexen till själva lagtexten) och använder dessa som vi använder ett förarbete till ett regelverk. Av dessa anledningar skulle det vara intressant att få saken prövad ytterligare en gång.

Fallet: C-326/88

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Vestre landsrätt, Danmark, att EG-domstolen skall meddela ett preliminärt förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen oavgjorda målet mot

Hansen & Soen I/S

Angående tolkningen av artiklarna 7.2 och 11 av Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om *”Vägtransport – Sociallagstiftning – Tillämpande av medlemstaterna – Införandet av strikta rättsliga ansvar för arbetsgivaren vars anställda begår överträdelse – Om det är tillåtet – Villkor (omständigheter).”*

I. Fråga som ställdes:

- (1) Har Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning, rätt att hindra nationella bestämmelser, enligt vilka en arbetsgivare vars förare bryter mot artiklar 7.2 och 11 av förordningen angående kör- och vilotider, kan vara föremål för rättligt ansvar trots att överträdelsen inte kan tillskrivas som avsiktlig handling eller försumlighet från arbetsgivarens sida?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 543/69

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 7

Körtider.....

Artikel 11

Raster och viloperioder.....

III. Domslut

Angående svaret på frågan ställt från Vestre Landsrätt av den 28 januari 1988, härmed bestäms:

” Varken Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter eller de allmänna principer av gemenskapens lagstiftning utesluter tillämpningen av nationella bestämmelser enligt vilka arbetsgivaren, vars anställda bryter mot artiklar 7.2

och 11 av Förordningen, kan vara föremål för rättsligt ansvar trots att överträdelsen inte kan tillskrivas arbetsgivaren såsom en avsiktlig handling eller försumlighet, under förutsättning att straffet motsvarar de sanktioner som enligt nationell rätt gäller för överträdelser av samma art och omfattning, såvida sanktionerna står i rimligt förhållande till överträdelsen.”

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Domen förtydligar, att man nationellt kan reglera, att en arbetsgivare kan ställas till ansvar trots att överträdelsen inte varit avsiktlig eller uppkommit genom försumligt.

Fallet: C-7/90

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-fördraget, från Politierechtbank Hasselt, Belgien, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

**Paul Vandevenne, Marc Wilms,
Jozef Mesotten, Wilms Transport NV.**

Angående tolkningen av artiklar 15 och 17.1 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ”**(1) Vägtransporter – Sociallagstiftning – Företaget – Begrepp; (2) Vägtransport – Sociallagstiftning – Medlemstaternas skyldighet att straffbelägga överträdelser av Gemenskapens regelverk – Omsändigheter – Skyldigheten att införa i den nationella lagstiftningen rättsliga ansvar för juridiska personer – Inga – Skyldigheten att fastställa en strikt ansvarssystem – Inga** ”.

I. Frågor som ställdes:

1. Vad är betydelsen av ordet företag (undertaking) i Rådets förordning (EEG) 3820/85, artikel 15?
2. När denna artikel skapades, tänkte man sig då att man skulle kunna kräva straffrättsligt ansvar av juridiska personer, även i medlemsstater där denna princip var okänd eller mindre välkänd?

Eller är det tillåtet för den nationella domstolen att fortsättningsvis tillämpa grundläggande principer enligt nationell straffrätt förutsatt att införandet av [vilotids] förordningen i straffrätten är tillgodosedd genom nationell lagstiftning?

3. Borde skyldigheten som åläggs företaget i den förutnämnda artikeln förklaras enligt följande antingen som en plikt att anstränga sig på bästa sätt eller som en skyldighet som ska utföras vilket föranleder, så att säga, ett strikt ansvar?

II. Lagrum som åberopas:

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85

Om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Företaget skall regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelser förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att de upprepas.

Artikel 17

1. Efter samråd med kommissionen skall medlemsstaterna i rätt tid anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa denna förordning.

III. Domslut

1. Uttrycket ”företaget” enligt artikel 15 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, syftar på en fysisk eller juridisk person, oavsett form som fortlöpande driver ett transportföretag och som har makt att organisera och kontrollera förarnas och fordonspersonalens arbete.
2. Eftersom artikel 17.1 av Rådets förordning nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter enbart föreskriver att medlemstater straffbelägger brott mot reglerna i den nämnda förordningen, kan det inte betraktas som, inte heller i artikel 5 i EEG-fördraget, ett krav på medlemstater att i sin nationella lagstiftning införa principer för straffansvar för juridiska personer. Överträdelser mot artikel 15 i förordningen lägger en speciell skyldighet på företagaren att anstränga sig på alla sätt, vilket skiljer sig från skyldigheterna för förare, för att begränsa villkoren enligt grundprinciperna i nationell lagstiftning, under förutsättning att de utmätta straffen är effektiva, proportionella och förhindrande.

För övrigt, eftersom medlemstaterna behåller bestämmanderätten över val av påföljder, förutsätts att de är lämpliga, måste de inte och är heller inte förhindrade, att införa ett strikt system med företagsansvar som ska gälla om de anställda inte uppfyller sina åtaganden.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Domen fastställer att det är upp till medlemsstaten att bestämma hur företagaren ska ställas till ansvar för eventuellt brott mot Rådets förordning (EEG) 3820/85 art 15. 1-2. Samtidigt fastställer dock domstolen att de utmätta straffen ska vara effektiva, proportionella och förhindrande. Likaså ger rätten medlemsstaten rätt att införa ett strikt system med företagsansvar som ska gälla om de anställda inte uppfyller sina åtaganden.

Enligt Vägverket ska den som kontrollerar och organiserar transporter kunna ställas till ansvar. Det behöver inte finnas ett direkt anställningsförhållande. Det skulle vara intressant att låta rätten avgöra huruvida en lastbilscentral eller en speditör kan ställas till ansvar enligt (EEG) 3820/85, Artikel 15.

Fallet C-8/90

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-fördraget, från Hof Van Casattie, Belgien, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

**Willy Kennes,
PVBA Verkooyen**

Angående tolkningen av artikel 18.2 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, om ” **(1) Vägtransport – Social lagstiftning - Upphävning och ersättning av förordning med en ny förordning - Ersättningen av den nya förordningen mot den gamla med hänvisning till den sistnämnda – Bestämda villkor inom den Gemenskapernas lagstiftningsområdet** ”.

I. Frågor som ställdes:

Skall artikel 18. 2 i Rådets förordning (EEG) 3820/85, om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, uppfattas så att hänvisningar till förordningen (EEG) 543/69 i nationell lagstiftning, vars syfte är att implementera denna förordning [(EEG) 543/69], också anses gälla för tillämpningen av artikel 18. 2

II. Lagrum som åberopas:

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

Om harmonisering av viss sociallagstiftning om Vägtransporter

Artikel 18

1. Förordningen (EEG) nr 543/69 upphävs härmed.

Dock skall följande gälla:

- Artikel 4 i nämnda förordning skall fram till och med den 31 december 1989 alltså gälla för fordon som används av myndigheter för offentliga tjänster, som inte konkurrerar med andra företag som yrkesmässigt bedriver transportverksamhet, och för dragfordon som uteslutande används lokalt inom jord- och skogsbruk. En medlemsstat får likväl föreskriva att förevarande förordning skall tillämpas på sådana inrikestransporter inom det egna territoriet från och med ett tidigare datum.
 - Artikel 15 i sistnämnda förordningen skall fram till och med den 31 december 1989 alltså gälla för fordon och förare i internationell linjetrafik för persontransporter, om de i trafiken utnyttjade fordonen inte är utrustade med färdskrivare som används enligt föreskrifterna i förordning (EEG) 3821/85.
2. Hänvisningar till den enligt punkt 1. upphävda förordningen skall anses som hänvisningar till förevarande förordning.

III. Domslut

- (1) Svaret på den av Hof van Cassatie van België till domstolen översända frågan skall därför vara att Artikel 18.2 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, ska tillämpas i den betydelsen att det inte går att relatera till referenser till den ersatta förordningen (EEG) 543/69 som återfinns i nationell lagstiftning som innehåller regler för implementeringen av den lagstiftningen

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Frågan syns mycket speciell och svaret innebär i stort att man i nationell lagstiftning som reglerar hur ett EG-regelverk ska implementeras inte får hänvisa till den typ av ”friskrivnings klausul” som återfinns i artikel 18.2.

Fall C-158/90

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Politierechtbank Hasselt, Belgien, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

**Mario Nijs,
Transport Vanschoonbeek-Matterne NV.**

Angående tolkningen av artikel 15.7 av Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter om ”*Vägtransport - Sociallagstiftning – Trafikkontroller – Framställning av diagramblad med data registrerad färdskrivare*”.

I. Frågor som ställdes:

- (1) Vad betyder ”sista dagen av föregående vecka som han körde” i artikel 15.7 av Rådets förordning (EEG) nr 3821/85? Är denna dag den sista kalenderdagen, den sista arbetsdagen eller den sista kördagen i den veckan?
- (2) Betyder ”föregående vecka” den vecka belägen omedelbart före kontrolltillfället eller vilken annan vecka som helst före kontrolltillfället under vilken föraren körde ett fordon som omfattas av de gällande EG reglerna?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3821/85
om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 15

7. Föraren skall alltid på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp diagramblad för den innevarande vecka och under alla omständigheter för den sista dag som han kört under föregående vecka.

III. Domslut

En förare som ska använda sig av färdskrivare måste kunna visa databladet för föregående veckas sista dag då han körde. Artikel 15.7 av Rådets förordning EEG 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, syftar på sista kördagen i föregående vecka, före innevarande vecka, under vilken föraren i fråga körde ett fordon som omfattas av bestämmelserna i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.

IV. Vägverkets kommentar:

(Lars Andersson 011119)

Frågorna har sin upprinnelse i att den Franska och Holländska versionen av regelverket (språkversionerna) avviker från varandra. Tyvärr är domslutet inte helt tydligt men den samlade kompetensen i "Law Enforcers Group" är överens om att veckan som avses kan ligga åtskilliga veckor tillbaka i tiden, exempelvis före en semesterperiod. Eftersom diagrambladen ska förvaras i minst ett år kan man inte gå längre tillbaka i tiden än så.

Se bilaga- Skrivelse till polismyndigheten i Ängelholm



Avdelningen för kollektivtrafik och yrkestrafik
Lars Andersson, 0243-75 308
lars.andersson@vv.se Fax 0243-755 30

Datum 1998-11-10 Beteckning YT 10A 98:11543
Ert datum Er beteckning

Polisen i Ängelholm
Bo Jacobsson
262 79 Ängelholm
Fax nr 0431-44 72 50

för kännedom:
Rikspolisstyrelsen, Polisbyrån
Box 12 256
102 26 Stockholm

Diagramblad i tung trafik.

Ni har ang. ett rättsfall via telefon frågat om var EG:s rättsuppfattning går att återfinna. Saken gällde vilka färdskrivardiagramblad som skall medföras under färd med färdskrivarpliktigt fordon.

Frågan är belyst i ett rättsfall hos EG-domstolen (Case C-158/90). Domstolen fastställer att man vid transporter enligt ovan skall kunna uppvisa färdskrivardiagramblad för samtliga dagar under innevarande vecka då man kört samt bladet för den sista dagen man kört föregående körvecka. Detta kan innebära att den körningen ägde rum för flera veckor sedan.

Denna tolkning tillämpas i merparten av EU-länderna (i 12 av 15, vi saknar uppgifter från tre länder). Detta kontrollerade undertecknad vid en sammankomst i Österrike under vecka 44. Där deltog representanter för samtliga EU-länder förutom Grekland, Italien och Spanien.

Frågan har i och för sig varit uppe till diskussion tidigare då undertecknad närvarit. Detta har skett i samband med förhandlingar kring frågeställningar om kör och vilotidslagstiftningen samt färdskrivarförordningen såväl i Bryssel som vid subnordiska träffar. Överallt med samma slutsats att: blad från körperioder som inträffat under innevarande vecka samt sista bladet från föregående vecka då körning utförts ska medföras.

Det är av yttersta vikt att vi i Sverige ger samma signaler som övriga EU-länder i de delar av lagstiftningen som är tolkade av EG-domstolen och inte visar en avvikande mening. Kommunikationsdepartementet har också uttalat att alla instanser måste hjälpas åt för att höja moralen inom trafiksäkerheten och då inte minst inom gruppen yrkesfordon. Av denna anledning är det viktigt att domar med avvikande mening mot EG-domstolens uppfattning och det samlade EU-kollektivet förs upp till prövning av högre instans.

Om den Svenska domstolen är osäker på tolkningen av gemenskapsrätten ska den ställa frågor om dess tolkning till EG-domstolen.

Dag som ovan

Lars Andersson
Handläggare

Bilagor: EG-domstolens utslag i mål C 158/90 "Mario Nijs" på engelska D:o svensk översättning

Fallet: C-116/91

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget från domstolen i Petersfield, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

British Gas plc

Angående tolkningen av artikel 4 (6) av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och artikel 3 (1) av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om utrustning vid vägtransporter

”Transport - Vägtransporten – Undantag – Fordon som används vid leverans av gas ”.

I. Frågor som ställdes:

1. Undantagen som finns i artikel 3 (1) av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och artikel 4 (6) av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 för fordon som används i samband med gasförsörjning, gäller de undantagen alla godsfordon över en viss vikt oberoende av vilken slags last de har vid en viss tidpunkt, om fordonet har som uppgift att bland annat genomföra gasleverans eller åtgärder på befintligt nät för att erbjuda allmänheten service i anslutning till produktion, transport och distribution av gas och som används i samband med de servicearbetena, vilket inkluderar transport av utrustning och verktyg för konstruktion, reparation, underhåll, installation eller förbrukning av erbjuden service tillsammans med erbjudande och installering av gasdrivna apparater vilka erbjuds till försäljning?
2. Beror dessa dispenser på vilken typ av last fordonen har vid just den tidpunkten som i fråga 1 och i så fall gäller undantaget även:
 - a. fordon som används endast för att transportera produkter till försäljning
 - b. fordon som används både för att transportera produkter till försäljning och för att transportera utrustning och material för åtgärder, och gör det något om dessa körs omkring samtidigt eller i följd
 - c. fordon som används endast för att transportera utrustning och material för åtgärder?

II. Lagrum som åberopas

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter
artikel 4 (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- och televisionssignaler

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om utrustning vid vägtransporter

artikel 3 (1)

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 nr 3820/85

III. Domslut

Undantaget från kravet att installera och använda färdskrivare gäller enbart fordon som vid det tillfället används helt och hållet för transporter i samband med produktion, transport eller distribution av gas samt underhåll av existerande anläggningar. Undantaget gäller dock inte fordon som enbart eller delvis just då används i samband med att transportera produkter till försäljning t ex gasspisar och vattenkokare.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Domen är ganska speciell och ”smal” och torde sakna betydelse i angränsande rättssaker när det gäller att tolka artikel 4 punkten 6 i Rådets förordning (EEG 3820/85). Troligtvis finns det mera att hämta i EG-domstolens domar ECJ-335/94 (Mrozek m fl.) och ECJ C-39/95 (Pierre Goupil) som behandlar ett annat av undantagen i punkten 6. Dessa domar torde i flera fall gå att omsätta till situationer i de övriga undantagen under samma artikel och punkt.

Fallet: C-116/92

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget från domstolen i Manchester, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i, det vid den nationella domstolen anhängiga, brottsmålet mot

**Kevin Albert Charlton,
James Huyton,
Raymond E W Wilson**

Angående tolkningen av artikel 7.1.2 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”*Vägtransporten – körtiden - raster*”.

I. Frågor som ställdes:

- (1) Skapar Förordningen separata perioder av sammanlagt 4 ½ timmar, efter eller under vilka raster måste tas om sammanlagt minst 45 minuter såvida inte föraren omedelbart påbörjar en dygns- eller veckovila?
- (2) Vid vilken tidpunkt påbörjas beräkningen av de 4 ½ timmarna i samband med daglig körtid?
- (3) Slutar en 4 ½ timmars period och börjar en ny 4 ½ timmars period:
 - när den sammanlagda rasten uppgår till 45 minuter eller
 - vid slutet av en sammanlagd körtid om 4 ½ eller
 - vid vilken ”rullande” tidpunkt som helst när föraren har kört sammanlagt 4 ½ timmar och, under denna period inte haft rast om minst 45 minuter?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85
om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 7

1. Efter 4 ½ timmars körning skall föraren ta en minst 45 minuter lång rast, om han inte påbörjar en viloperiod.
2. Denna rast får bytas ut mot raster om minst 15 minuter vardera, fördelade under körtiden eller omedelbart efter denna, på sådant sätt att bestämmelserna i punkt 1. iakttas.

III. Domslut

1. Artikel 7.1.2 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning angående vägtransport skall tolkas så att förare på vilka reglerna tillämpas förhindras att köra sammanhängande mer än 4½ timmar. I fall då en förare har tagit 45 minuters rast, antingen vid ett enda tillfälle eller uppdelad i flera tillfällen på minst 15 minuter under eller efter 4 ½ timmars körperiod, skall enligt den beräkning som föreskrivs i artikel 7.1 av Förordningen en ny körperiod på 4 ½ timmar på nytt påbörjas, utan att ta i beräkningen den körtid och de raster som föraren tidigare fullbordat.
2. Den beräkningen som föreskrivs i artikel 7.1 i förordningen nr 3820/85 börjar vid den tidpunkt när föraren aktiverar skrivaren enligt bestämmelserna i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 25 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och börjar köra.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 000316)

Del 1 innebär att en ny period om 4h 30 min alltid börjar så snart 45 minuters rast uppnåtts. En följd av detta har blivit att ett företag som helt lagenligt planerat ett uppdrag enligt schemat nedan

Körning 1h 30 min, rast i 15 min – körning 1h 30 min, rast i 15 min körning 1h 30 min, rast i 15 min (då har 45 min rast uppnåtts och en ny period om 4h 30 min påbörjas) och därefter körning i 4h 30 min innan han avslutar dagen.
--

gör sig skyldig till ett brott om den 2:a rasten om 15 min utsträcks till 30 min. Då avslutas nämligen den första perioden om 4h 30 min redan efter 3 h eftersom summan av rasterna redan då är 45 min. Den 2:a perioden om 4h 30 min börjar med 1 h 30 min körning, därefter en rast om 15 min. Sedan har föraren bara 3 h på sig innan nästa rast måste påbörjas i stället för som planerat en ny period om 4h 30 min.

Fall C-313/92

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG föredraget, från Arrondissementsrechtbank, Nederländerna, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

Van Swieten

Angående tolkningen av artiklar 2.1 och 8.1 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, ”Vägtransport- Sociallagstiftning: Tillämplighet av transporter på vägar vars sträcka går genom land som inte är medlem i AETR – Period av 24 timmar.”

I. Frågor som ställdes:

- (1) Skall artikel 2.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas så att förordningen även gäller för den i artikel 1.1, nämnda transporten inom gemenskapen, som sker till eller från ett tredjeland, som inte accepterar den europeiska överenskommelsen om arbete som utförs av förarpersonal i internationell vägtransport (AETR), eller i transit genom dessa länder med fordon, som är inregistrerade i en medlemsstat?
- (2) Skall begreppet ”varje period av 24 timmar” i artikel 8.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85, tolkas så att en sådan period kan påbörja vid vilken tidpunkt som helst, beroende på vecko- och (tillräckliga) dygnsvila och tidpunkten för kontrollen, eller börjar den första av en eller flera följande perioder vid den tidpunkten när den sista vilan slutar?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 2

1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter enligt artikel 1.1 som utförs inom gemenskapen.¹⁾

Artikel 8

1. Under varje tjugofyrtimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

1) Artikel 1.1: ”Vägtransport: all körning på en för allmän samfärdsel upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.”

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyrtimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

III. Domslut

1. Artikel 2.1 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransport, måste tolkas således att förordningen tillämpas på vägtransporter inom Gemenskapen med fordon registrerade i en medlemsstat vid färd till eller från tredje land som är inte medlemmar i AETR, eller vid transitering genom sådana länder.
2. Uttrycket ”varje 24 timmars period” måste tolkas som varje period med denna varaktighet (24 timmar) med början när förare aktiverar färdskrivaren efter en dygns- och veckovila. När dygnsvilan tas ut i två eller tre separata perioder, måste beräkningen påbörjas i slutet av en viloperiod som inte är mindre än åtta timmar.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Ovanstående innebär att efter varje dygnsvila om minst 8 timmar påbörjas en ny 24-timmarsperiod även om den gamla perioden inte gått ut.

Exempel:

En förare påbörjar sin 24-timmarsperiod kl. 07.00 efter en dygnsvila på 11 timmar. Redan kl. 14.00 tar han en ny dygnsvila på 9 timmar. När han då börjar köra igen kl. 23.00 påbörjas en ny 24-timmarsperiod.

Vid flerförarsystem innebär detta att en ny 30-timmarsperiod påbörjas då viloperioden om minst 8 timmar avslutats.

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

Vecka: perioden mellan klockan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag

Fallet: C-394/92

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Politierechtbank Hasselt, Belgien, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

**Marc Michielsen,
Geybels Transport Service NV (GTS)**

Angående tolkningen av artiklarna 6 och 8.1 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter samt artikel 15.2 av Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivaren vid vägtransporter, om *”Vägtransport – Daglig arbetstid – Ett dygn – Arbetstidens slut”*.

I. Frågor som ställdes:

(4) Arbetstid

Är arbetstid varje period då föraren av ett fordon relaterat till reglerna i Rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85 inte fritt kan disponera sin tid?

Kan arbetstiden inkludera körtid, raster och körningen och tid som ägnas åt andra aktiviteter?

Är denna definition tillräckligt korrekt eller måste den förtydligas eller ersättas med en annan definition?

(2) Dygn

Är det ett dygn, en period av 24 timmar och när börjar dygnet, med hänsyn till Rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85? Kl. 00.00 en kalenderdag eller vid den tidpunkt när föraren i fråga tar över ett fordon som omfattas av regelverket?

Får dygnet påbörjas vid en annan tidpunkt?

(3) Arbetstidens slut

Är slutet av arbetstiden den tidpunkt när föraren inte längre behöver redovisa sin tid för ledningen i transportföretaget och att han återfår rätten att fritt disponera sin tid?

Är någon annan definition möjligt?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85
om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 6

1. Körtiden mellan två perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en av veckovila, härafter kallad ”daglig körtid”, får inte överstiga nio timmar. Körtiden får två gånger varje vecka utsträckas till tio timmar.

Artikel 8

2. Under varje tjugofyrtimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyrtimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

Rådets Förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 15

3. föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet¹. 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 förare² inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges 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.

III. Domslut

2. ”Daglig arbetstid” enligt artikeln 15.2 av Rådets förordning nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter omfattar körtid, all annan arbetstid, perioder av tillgänglighet, raster och när föraren delar sin dygnsvila i två eller tre separata perioder, sådana perioder förutsatt att den inte överstiger en timma. ”Daglig arbetstid” börjar när fö-

¹ Fordon: motorfordon, dragfordon, släpvagnar och påhängsvagnar.

² Förare: Person som kör fordonet, även under en kort tid, eller som medföljer fordonet för att vid behov kunna köra det.

raren aktiverar färdskrivaren efter en dygns- eller veckovila³ eller, om dygnsvilan är uppdelade i separata perioder, efter den viloperiod som omfattar minst åtta timmar. Arbetstiden slutar när en dygnsvila påbörjas eller, om dygnsvila är delad i separata perioder, vid början av en dygnsviloperiod om minst åtta sammanhängande timmar.

2. Begreppet ”dygn” enligt Rådets förordning nr 3820/85 (EEG) av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning vid vägtransporter och Rådets förordning nr 3821/85 (EEG), måste uppfattas likadant som begreppet ”varje 24 timmars period” som syftar till vilken period som helst med denna varaktighet (24 timmar) vilken börjar då föraren aktiverar färdskrivaren efter en vecko- eller dygnsvila.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 040302)

I ovanstående går att utläsa:

Daglig arbetstid börjar när en dygnsvila om minst 8 timmar avslutas och avslutas när en dygnsvila om minst 8 timmar påbörjas.

Om man, under en pågående 24-timmars period, lägger in och avslutar en ny dygnsvila om minst 8 timmar avbryter denna den tidigare 24-timmars perioden och en ny 24-timmars period påbörjas när dygnsvilan avslutats.

Detta innebär att vid delad dygnsvila så ska alltid den längre vilan förläggas sist av de uppdelade dygnsvilorna.

Av detta kan utläsas att en dygnsvila som avser en 24-timmarsperiod skall avslutas innan 24-timmarsperioden överträtts. Vad som sägs om en 24 timmars period ovan är även överföringsbart för en 30-timmars period i samband med att ett flerförarsystem (s.k. multimanning) tillämpas.

Jämför även domen c-297/99, Skill motors, där tiden mellan vila⁴ och körning kommenteras.

³ Vecka: Period mellan klockan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.

⁴ Vila: Oavbruten tidsperiod om minst en timma, under vilken föraren fritt får disponera sin tid.

Fallen C-289/93 och C-336/93

Europeiska Gemenskapernas Kommission enligt artikel 169 i EEG-fördraget, mot medlemstaterna

Italien och Belgien

Angående ” Medlemsstaterna – Skyldigheter – Införlivande av Direktivet i nationell lagstiftning – Omtvistade underlåtenhet att fullgöra plikter ”.

I. Frågor som ställdes

Kommissionen framförde till domstolen att den ansåg att Belgien och Italien inte fullföljt vad på dem ankommer att implementera och anpassa sina rättsakter och rättstillämpning utifrån Rådets direktiv 88/599/EEG.

II. Lagrum som åberopas

Rådets Direktiv (EEG) nr 88/599 om enhetlig förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordningen (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter och förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 7

1. Med undantag för Portugal skall medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 1 januari 1989

Portugal skall sätta i kraft nämnda lagar och andra författningar senast den 1 januari 1990.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna de lagar och andra författningar som berör genomförandet av detta direktiv.

III. Domslut

1. Genom att inte sätta i verk de lagar, förordningar och administrativa föreskrifter som är nödvändiga för att uppfylla Rådets Direktiv 88/599/EEG av den 23 november 1988 om enhetlig förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter, inom den föreskrivna fristen har Italien och Belgien underlåtit uppfylla sina skyldigheter av EEG Fördraget.
2. Italien och Belgien skall betala rättegångskostnaderna.

III. Vägverkets kommentar. (Lars Andersson, 011119)

EU:s regelverk måste ikraftsättas inom den tid som anges vid antagandet av regelverket.

Fallet: C-235/94

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från domstolen i Bolton, England, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

Alan Jeffrey Bird

Angående tolkningen av artiklar 12 och 15.1 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om

” Sociallagstiftning om vägtransporter – Avvikelse från regler om kör- och vilotider med hänsyn till personers, fordonets och lastens säkerhet – Omständigheter ”.

I. Fråga som ställdes:

- (1) Kan enligt artikel 12 i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av vis sociallagstiftning om vägtransporter en förare, som anklagas för avvikelse från kör och vilotidsbestämmelsen i artiklar 6, 7 och 8 av denna förordning, som tillgodosett alla förutsättningar enligt artikel 12, att trafiksäkerheten inte äventyrats vilket domstolen är övertygad om, med hänsyn till transportföretagets skyldigheter avseende det som omnämns i artikel 15, vara berättig till den flexibilitet som återfinns i artikel 12 om behovet att avvika från bestämmelser i artiklar 6, 7 och 8 var kända innan körningen påbörjades?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter

Artikel 12

Om det är förenligt med trafiksäkerheten och om det behövs för att nå fram till en lämplig plats att stanna på får föraren avvika från denna förordnings bestämmelser i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren skall på färdskrivarbladet eller i sin tjänstgöringslista redovisa på vilket sätt och varför han har gjort avsteg från bestämmelserna.

Artikel 15

1. Transportföretaget skall organisera förarnas arbete på sådant sätt att förarna kan följa tillämpliga föreskrifter i denna förordning och i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Företaget ska regelbundet kontrollera att föreskrifterna i dessa båda förordningar har följts. Har överträdelser förekommit, skall företaget vidta lämpliga åtgärder för att hindra att det upprepas.

III. Domslut

Artikel 12 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, ger inte rätt föraren att avvika från bestämmelser i artiklar 6, 7 och 8 av förordningen med anledning av skäl som var kända innan körningen påbörjades.

Det framgår klart i artikel 12 att ett beslut som tas för att säkerställa säkerheten för personer, för fordonet och dess last genom att förlänga körperioden utöver vad som är tillåtet

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Domen fastställer att de möjligheter som ges i artikel 12, att ta sig till en för lasten, personer och fordonet säker plats, inte gäller om man vid planeringen av uppdraget känt till att detta skulle behövas och inte vidtagit åtgärder för att säkerställa detta.

Det är med andra ord lika illa att planera för ett överträdande av bestämmelserna för att uppsöka den ”säkra” platsen som att underlåta att planera för att hinna fram till den redan vid planläggningen av transportuppdraget.

Fall C-335/94

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Amtsgericht Recklinghausen, Tyskland, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

Hans Valter Mrozek och Bernhard Jaeger

Angående tolkningen av artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”Social-lagstiftning om vägtransporter – Undantags – Fordon för avfallshantering – Definition – Områdena som inte ingår inom ramen för Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 – Medlemstaternas kompetens att reglera körtiden”.

I. Frågor som ställdes:

- (1) Hur skall begreppet ”avfallshantering och sophämtning” i artikel 4.6 i Rådets förordning nr 3820/85 definieras?
- a) Avser begreppet ”sophämtning” avhämtning av sopor enbart från privata hushåll eller också från företag?
- b) Skall med sopor från privata hushåll uppfattas så att :
- även speciella typer av hushållsavfall, såsom olika batterier, färger och lösningsmedel, undantas från artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85?
 - undantaget bara skall tillämpas för korta sträckor inom en kommun, särskild då transport från dörr till dörr, eller kan körsträckorna vara längre så att även transporten till en mera avlägsen avfallsanläggning kan omfattas?
 - Omfattas transport av sådant avfall, av undantaget enligt artikel 4.6 i förordningen, även om det utförs av privata företag på uppdrag av en kommun?
- c) Om transporten av avfall från företag också täcker:
- transporten av varje typ av företagsavfall?
 - långa körsträckor, sådana som tex. till avfallshanteringsanläggningen?
- d) Skall artikel 4.6 i förordningen tillämpas för långa körsträckor med fordon, såsom retur körningar från avfallshanteringsanläggningen, utan last?
- e) Omfattas även körningar som sker som förberedelser till själva transportuppdragen, exempelvis vid flytt av fordon eller släpvagnar mellan ett företags olika avdelningar?
- (2) Vilken relation finns mellan undantagsreglerna avsedda i artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och nationella regler om körtider?

- a) Om en transport omfattas av undantaget i artikel 4.6 av förordningen, kan den då fortsättningsvis omfattas av nationella regler om körtider? eller
- b) Är nationell lagstiftning, exempel den tyska lagen om arbetstid (Arbeitszeitordnung) eller förordningstexten (Austührungsverordnung zur Arbeitszeitordnung) inte tillämplig för sådana transporter?

II. Lagrum som åberopas

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85

om viss sociallagstiftning om vägtransporter

Artikel 4

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.

III. Domslut

1. Ordet ”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, måste tolkas som att den omfattar fordon vilka används för alla slag av avfallshantering, förutsatt att transporten inte omfattas av andra mer specifika regler, och då för transport av sådant avfall under kort sträcka, i det allmännas intresse utförd direkt av en myndigheter eller av privata företag under myndighets kontroll.
2. På områden som inte omfattas av Förordningen nr 3820/85, har Medlemsstaterna rätt att reglera bestämmelser om körtid.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Begreppen ”allmännas intresse” och ”myndighets kontroll” torde kunna jämföras med sophantering som det ankommer den lokala myndigheten, kommunen, att tillhandahålla/utföra. Sådan verksamhet kan givetvis upphandlas. Om kommunen går vidare än vad lagen kräver och även ombesörjer transporter av ex. vis. tomglas och papper från uppsamlingsplatser till återvinnings- förbrännings eller deponianläggningar så omfattas dessa transporter inte av undantaget. Det måste finnas med ett moment av uppsamling. Begreppet kort sträcka är ännu otolkat men ett maximalt arbetsområde på 50-kilometers radie från fordonens uppställningsplats kan vara ett riktmärke.

Då det i övrigt saknas vägledande domslut som rör artikel 4. 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) får

man byta ut begreppet ”avfallshantering” med något av de övriga delundantagen exempelvis ”underhåll och kontroll av allmänna vägar” på frågorna ovan. Därmed kan man få ett stöd vid tolkning av dessa.

Fall C- 29/95

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Rechtbank van Eerste Aanleg, Belgien, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga oavgjorda målet mot

Belgien

Angående tolkningen av artikel 6 av EEG-föredraget och Rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85, om *"Gemenskapernas lagstiftning – Principer – Lika behandling – Diskriminering på grund av nationalitet – Vägtransport – Besträffning av överträdelser mot sociallagstiftning – Nationellt införlivande av lagtext som ger lagöverträdare möjligheter att välja mellan vidtagandet av rättslig procedur eller omedelbart betalning av bötessumman – Skyldighet som införs bara för utländska medborgare för att deponera en bestämd summa för varje förseelse, under tiden till att summan är erlagt hålls fordonet i beslag – Otillåtet"*.

I. Frågor som ställdes :

Skall förbudet om diskriminering enligt artikel 6 i EEG-fördraget eller enligt de allmänna principer om lika behandling i Gemenskapernas lagstiftning tolkas som hindrande för medlemstaternas nationella lagstiftning, vilka antas i samband med införlivandet av Rådets förordningar nr 3820/85 och 3821/85, att införa ett bestraffningssystem när fysiska och juridiska personer anklagas för överträdelser enligt dessa bestämmelser, genom att ge valmöjligheter mellan att

- a) omedelbart betala den angivna summan, i detta fall 10 000 BFR, per överträdelse, varefter åtalet läggs ned, eller
- b) försätta den rättsliga proceduren, med förbehåll om att det andra alternativet väljs, kan detta bara bestridas med motiveringen att de anklagade inte har fast bosättning eller är utan stadig hemvist i Belgien (vilket krävs) eller har en annan medlemsstats nationalitet, deponera en viss summa genom att erlægga ett belopp som motsvarar varje överträdelse som de anklagas för, i detta fall 15 000 BEF, att täcka de böter eller kostnader som de åläggs att betala och att under tiden fram till att depositionen är betald tas fordonet i beslag?

II. Lagrum som åberopas:

EEG-föredraget

Artikel 6

Inom detta fördrags tillämpningsområde och utan att det påverkar tillämpningen av någon särskild bestämmelse i fördraget, skall diskriminering på grund av nationalitet vara förbjuden.

Rådet kan enligt förfarandet i artikel 189c anta bestämmelser i syfte att förbjuda sådan diskriminering.

III. Domslut

Artikel 6 i EEG-föredraget förbjuder nationell lagstiftning som antas i samband med införlivandet av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter och Rådets förordning (EEG) 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare, som vid överträdelser tillämpas bara mot icke egna medborgare vilka väljer en rättslig prövning hellre än att omedelbart betala åsatta böter, och därmed bli skyldiga att deponera ett bestämt belopp för varje förseelse som är högre än vid omedelbart betalning och att under tiden fram till att summan är erlagt hålls fordonet i beslag.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Domstolen fastställer alltså att det är förbjudet att ha olika regler för egna medborgare respektive medborgare i annan medlemsstat. Särbehandling är alltså inte tillåten. Det är dock vår uppfattning att ovanstående inte förbjuder möjligheten att bl. a. kvarhålla ett fordon tills dess att ett eventuellt bötesbelopp deponerats, förutsatt att detta tillämpas för alla i samma situation. När bötesbeloppet på något sätt är erlagt eller garanterat exempelvis via annan lagstiftning, bilaterala överkommelser etc. får fordonet fortsätta sin färd (förutsatt att han inte då bryter mot något regelverk i sig).

Fallet: C-39/95

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-föredraget, från Tribunal de Police de La Rochelle, Frankrike, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottsmålet mot

Pierre Goupil

Angående tolkningen av artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”*Sociallagstiftning om vägtransporter – Undantag för avfallstransports fordon*”.

I. Fråga som ställdes:

- (1) Skall artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 undantas från villkoren i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 att fordon, som tillhör privata företag, används för insamling och hantering av avfall i sopcontainer eller industriavfall, även om detta innebär transporter under långa avstånd?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 4

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,

III. Domslut

Begreppet ”fordon som används i samband med...avfallshantering” i artikel 4.6 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, måste tolkas som att den omfattar fordon vilka används för alla slags avfallshantering, förutsatt att transporten inte omfattas av andra mer specifika regler, och då för transport av sådant avfall under kort sträcka, i det allmännas intresse utförd direkt av en myndighet eller av privata företag under myndighets kontroll.

IV. Vägverkets kommentar:

(Lars Andersson 011119)

Begreppen ”allmännas intresse” och ”myndighets kontroll” torde kunna jämföras med sophantering som det ankommer den lokala myndigheten, kommunen, att tillhandahålla/utföra. Sådan verksamhet kan givetvis upphandlas. Om kommunen går vidare än vad lagen kräver och även ombesörjer transporter av ex. vis. tomglas och papper från uppsamlingsplatser till återvinnings- förbrännings eller deponianläggningar så omfattas dessa transporter inte av undantaget. Det måste finnas med ett moment av uppsamling. Begreppet kort sträcka är ännu otolkat men ett maximalt arbetsområde på 50-kilometers radie från fordonens uppställningsplats kan vara ett riktmärke.

Då det i övrigt saknas vägledande domslut som rör artikel 4. 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.) får man byta ut begreppet ”avfallshantering” med något av de övriga delundantagen exempelvis ”underhåll och kontroll av allmänna vägar” på frågorna ovan. Därmed kan man få ett stöd vid tolkning av dessa.

Fallet C-387/96

Angående begäran enligt artikel 177 i EEG-fördraget, från Svea Hovrätt, Sverige, att EG-domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

Anders Sjöberg

Angående tolkningen av artiklarna 13.1.b och 14.1.5 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ” - Undantag för fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik – Förarens skyldighet att medföra ett utdrag ur tjänstgöringslista”.

I. Frågor som ställdes:

- (1) Är undantagsbestämmelsen i artikel 13.1 b i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tillämplig på den av Stockholms läns landsting genom SL Buss AB bedrivna trafiken?
- (2) Enligt artikel 14.5 skall förare i sådan trafik som sägs i punkt 1. medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen. Är det tillräckligt att utdraget ur tjänstgöringslistan endast avser den aktuella dagens körning?

II. Lagrum som åberopas

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 13

1. Varje enskild medlemsstat får inom sitt eget territorium, eller efter överenskommelse med en annan medlemsstat inom dess territorium, medge undantag från alla bestämmelser i denna förordning om transporter som utförs med fordon av en eller flera av följande kategorier:
 - b) Fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässig trafik.

Medlemstaterna skall informera kommissionen om undantag som har meddelats enligt denna punkt.

Artikel 14

1. Vid
 - nationell linjetrafik för persontransporter som omfattas av denna förordning, skall trafikföretaget upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista.

2. Tjänstgöringslistan skall för varje enskild förare ange namn, tjänstgöringsort och i förväg fastställd tidsplan för olika körpass, andra arbetsuppgifter samt då föraren skall vara tillgänglig.
3. Tjänstgöringslistan skall innehålla samtliga i punkt 2 angivna uppgifter för en period som minst omfattar innevarande vecka samt närmast föregående och efterföljande vecka.
 1. Förare i sådan trafik som sägs i punkt 1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen.

III. Domslut

1. Det undantag som i artikel 13.1 b av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter, föreskrivs för fordon som används av myndigheter för att tillhandahålla offentliga tjänster som inte konkurrerar med utövare av yrkesmässigtrafik är inte tillämpligt på fordon som tillhör ett företag som ägs av en myndighet och som tillhandahåller en tjänst bestående i linjetrafik för persontransporter inom ramen för ett avtal som har ingåtts efter en anbudsinfordran i konkurrens med andra företag och som för viss tid ger företaget ensamrätt att tillhandahålla tjänsten.
2. Kravet i artikel 14.5 i förordning nr 3820/85, att förare i sådan trafik som avses i artikel 14.1 skall medföra ett utdrag ur tjänstgöringslistan och ett exemplar av tidtabellen, uppfylls inte när utdraget ur tjänstgöringslistan endast avser den dag som kontrollen sker.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 040302)

Domen handlar om upphandlad trafik, som vinnas av upphandlarens egetdotterbolag, är att anses som myndighetsutförd trafik som beskrivs enligt undantaget i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 artikel 13.1b, införd i nationellt regelverk SFS 1995:521 4.2 §. Domstolen finner att detta undantag inte är tillämpligt.

Ytterligare behandlar domen möjligheten att antingen använda färdskrivaren eller använda sig av en tidtabell och tjänstgöringslista som ska omfatta föregående, innevarande samt nästkommande vecka [(EEG) nr 3820/85 art 14]. (Källa: ECJ C-387/96 Anders Sjöberg).

Rättsläget beskrivs i bilagor (2 st) vidlagd denna beskrivning.

Bilagda ett med anledning av domen mot Anders Sjöberg.



Avdelningen för kollektivtrafik och yrkestrafik
Lars Andersson, 0243-75 308
lars.andersson@vv.se Fax 0243-755 30

Datum
1998-06-05
Ert datum

Beteckning
YT 10B 98:10091
Er beteckning

Färdskrivare i busslinjetrafik.

Vid linjetrafik, när linjen är längre än 50 km, omfattas man av EG:s kör och vilotidsregler och ska därmed använda färdskrivare. Man får vid linjetrafik, i stället för att använda färdskrivare, dokumentera förarens kör och vilotider med tidtabell och tjänstgöringslista.

Genom en dom den 17 mars 1998 har EG-domstolen meddelat ett förhandsavgörande som bland annat förtydligar vad som gäller när man ersätter färdskrivaren med tidtabell och tjänstgöringslista. En kort sammanfattning om den tillämpliga förordningstextens innehåll och hur EG-domstolen tolkat detta framgår nedan.

- 1) Det ska ur tidtabell och tjänstgöringslista klart gå att utläsa samma uppgifter som framgår av färdskrivarens diagramblad. Detta innebär att körning, raster, viloperioder och andra uppehåll i körningen samt annat arbete eller tillgänglighet ska framgå. Som annat arbete räknas exempelvis att köra en buss i linjetrafik om linjen är kortare än 50 km.
- 2) Tidtabell och tjänstgöringslista som omfattar förarens uppdrag enligt punkt 1 för den innevarande veckan, föregående vecka samt kommande vecka ska medföras. Handlingarna ska vara undertecknade av arbetsledningen. Detta innebär att det alltid ska gå att se vad föraren ska göra t ex nästa fredag eller vad han gjorde måndagen i föregående vecka.
- 3) Tidtabell och tjänstgöringslista ska vara tydliga och enkla att förstå. Det ska enkelt gå att följa hur föraren utfört annat arbete, varit tillgänglig, kört, haft rast, viloperiod eller annat uppehåll i körningen.

Kontentan av detta blir att:

En förare som kör enligt systemet med tidtabell och tjänstgöringslista kan inte ta åt sig extra köruppdrag eller annat arbete under denna period, inte heller ha uppdrag åt flera arbetsgivare, likaså innebär det att extra personal och korttids vikarier inte kan tillämpa detta system, om det inte framgår av tidtabell och tjänstgöringslista enligt ovan. Observera att all körning ska framgå. Även så kallad framkörning eller rangering.

Ovanstående är en kortfattad beskrivning. Ytterligare upplysningar kan fås från Vägverkets regionkontor:

	Telefon	Fax		Telefon	Fax
Region Norr	0920-430 00	0920-431 30	Region Mitt	0611-440 00	0611-441 11
Region Stockholm	08-757 66 00	08-98 30 30	Region Väst	031-63 50 00	031-63 52 70
Region Mälardalen	016-15 70 00	016-15 70 05	Region Sydöst	036-19 20 00	036-16 16 18
Region Skåne	044-19 50 00	044-19 51 95			

C:\Documents and Settings\Erikss_AC\Lokala inställningar\Temporary Internet Files\OLK3\EG-domar Samlad i ett dokument.doc

Huvudkontoret

Postadress Vägverket 781 87 Borlänge	Besöksadress Forskargatan 3	Telefon 0243-75 000	Telefax 0243-75 530	E-postadress vagverket@vv.se
--	--------------------------------	------------------------	------------------------	---------------------------------

Bilagda två med anledning av domen mot Anders Sjöberg.



45 (60)

Avdelningen för kollektivtrafik och yrkestrafik
Lars Andersson, 0243-75 308
lars.andersson@vv.se Fax 0243-755 30

Datum
1998-09-30
Ert datum

Beteckning
YT 10B 98:10091
Er beteckning

Anders Norberg
Biltrafikens Arbetsgivare
m fl.

Bruk av tidtabell och tjänstgöringslista.

Som ett förtydligande av vår PM av den 5/6 1998 om färdskrivare i busslinjetrafik anføres följande.

En tjänstgöringslista ska enligt Rådets förordning 3821/85 artikel 14 punkten 3 omfatta innevarande, föregående och nästkommande vecka. Det vill säga tre veckor. Det ska av tjänstgöringslistan framgå förarens namn, tjänstgöringsort, i förväg fastställd tidplan för olika körpass, andra arbetsuppgifter samt då föraren ska vara tillgänglig.

Av ovanstående framgår att tjänstgöringslistan ska omfatta tre veckor. Företaget ska för dessa tre veckor ange alla kända uppgifter enligt ovan.

Perioder då föraren ej är anställd vid företaget bör i tjänstgöringslistan anges "Föraren ej anställd av XX-företaget 970310-970314". Detta kan även tillämpas vid anställnings upphörande eller perioder av ledighet (semester och dylikt). En sådan text indikerar för kontrollpersonal att fråga efter färdskrivarblad eller ytterligare tjänstgöringslista/or för dessa perioder.

En tjänstgöringslista ska alltid åtföljas av tidtabell.

Borlänge som ovan

Bengt Pettersson

C:\Documents and Settings\Erikss_AC\Lokala
inställningar\Temporary Internet Files\OLK3\EG-domar
Samlad i ett dokument.doc

Postadress
Vägverket
781 87 Borlänge

Besöksadress
Forskargatan 3

Telefon
0243-75 000

Telefax
0243-75 530

E-postadress
vagverket@vv.se

Fallet C-47/97

Angående en begäran enligt artikel 177 i EEG-fördraget, från Richmond Magistrates Court, Storbritannien, att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

**E. Clark & Sons,
D.J. Ferne**

Angående tolkningen av artikel 2 av Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss och artikel 4.3 av Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, om ”- *Obligatorisk användning av färdskrivaren - Undantag för fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer*”.

I. Frågor som ställdes

- (1) Är en grupp passagerare, som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell, ibland via en sevärdhet, att anses som en ”särskild passagerarkategori” i den mening som avses i artikel 2.1.2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92?
- (2) Om svaret på frågan 1 är JA, skall då artikel 2.1.2 tolkas på så sätt att transporter av dessa passagerare under en resa utgör ”speciell reguljär trafik” i artikelns mening, när:
 - a) varje grupp stiger på vid en avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärdhet som en del av resan),
 - b) likadana eller liknande transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och
 - c) den exakta färdvägen inte är förutbestämd.
- (3) Om svaret på frågan 2. är JA skall då artikel 4.3, av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, tolkas på så sätt att ”linjens längd” skall bestämmas med hänsyn till:
 - a) varje delsträcka av en förares resa under en dag, eller
 - b) en förares samlade körsträcka under en dag?
- (4) Om svaret på frågan 2. är NEJ, skall då artikel 2.3 av Rådets förordning (EEG) nr 684/92 tolkas på så sätt att transporten av sådana passagerare under sådana omständigheter utgör ”tillfällig trafik” i den mening som avses i samma artikel.

II. Lagrum som åberopas

Rådets förordning (EEG) nr 684/92

Om gemensamma regler för internationell persontransport med buss

Artikel 2

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

1. Linjetrafik.....(bl. a speciell reguljär trafik).....
2. Pendeltrafik.....
3. Tillfällig trafik
4. Transport för egen räkning

Rådets Förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 3

1. 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 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter.

Ytterligare undantag återfinns även i SFS 1995:521 4§ med stöd av (EEG) 3820/85 art 13 (Vägverkets anmärkning).

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

3. Fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

III. Domslut

Transport av passagerare under en enda resa mellan en flygplats och ett hotell - ibland via en sevärdhet - som upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och där den exakta färdvägen inte är förutbestämd, är inte att anse som linjetrafik i den mening som avses i artikel 4.3 i rådets förordning nr 3820/85 om harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 011119)

Här kan en jämförelse med så kallad ”slinglagd” färdtjänst som utförs med bussregistrerat fordon göras. Inte heller detta kan således räknas som linjetrafik då linjens sträckning och längd ändras från tur till tur. Även anropstyrd linjetrafik torde därmed falla utanför undantaget.

Fallet C-193/99

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

Graeme Edgar Hume,

Angående tolkningen av artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter om, "*social lagstiftning om vägtransporter - Veckovila – Uppskjutande*".

I Frågor som ställdes

- 1) När en förare i enlighet med artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 har rätt att, och väljer att, skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer veckan till vilken vilan hänför sig, måste han då utan avbrott ta två perioder av veckovila i följd under denna följande vecka?
- 2) Om den första frågan besvaras nekande, måste en sådan förare i alla fall ta två perioder av veckovila under den följande veckan, eller har han rätt att på nytt skjuta upp perioden av veckovila för denna andra vecka till därpå följande vecka?

II Lagrum som åberopas

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85

Om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 8

...

3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

...

Artikel 6. 1

1. Körtiden mellan två perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en av veckovila, härafter kallad "daglig körtid", får inte överstiga nio timmar. Körtiden får två gånger varje vecka utsträckas till tio timmar.

Efter högst sex perioder av daglig körtid skall en förare ta veckovila enligt artikel 8.3.

Veckovilan får skjutas upp till slutet av sjätte dagen, om den sammanlagda körtiden under de sex dagarna inte överstiger det maximum som motsvarar sex perioder av daglig körtid.

Vid andra internationella persontransporter än linjetrafik, skall räkneorden "sex" och "sjätte" i andra och tredje styckena bytas ut mot "tolv" respektive "tolfte".

Medlemsstaterna får även tillämpa föregående stycke på andra persontransporter inom det egna landet än linjetrafik.

Nationella bestämmelser

I artikel 96 (11 A) i Transport Act 1968 (1968 års lag om transporter) föreskrivs straff, om tillämpliga gemenskapsbestämmelser beträffande körperioder eller perioder i eller utanför tjänst överträds.

III. Domslut

Artikel 8.5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter skall tolkas så, att en förare som väljer att skjuta upp sin period av veckovila till den vecka som följer efter veckan till vilken vilan hänför sig måste ta två veckovilor i följd utan avbrott under den andra veckan.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 030211)

I normalfallet ska en veckovila påbörjas senast efter sex perioder av daglig körtid. Om man gör en utlandsresa med buss (ej i linjetrafik) får man vänta med att inleda sin veckovila till efter maximalt 12 perioder av daglig körtid. Den veckovilan som därmed skjuts upp skall tas ut i en följd, tillsammans med en ny veckovila. Två veckovilor måste alltså tas tillsammans efter det att en veckovila "hoppats över". Den uppskjutna veckovilan, enligt artikel 6.1, 4 stycket, kan inte förkortas, enligt artikel 8.3, utan måste tas ut i sin helhet tillsammans med en komplett eller förkortad veckovila.

Fallet: 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

Angående tolkningen av artikel 15 av EEG-föredraget och Rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och 3821/85, om ”*Social lagstiftning – Färdskrivarens diagramblad – Skyldigheter att föra in arbetstider, raster och viloperioder*”.

I. Frågor som ställdes:

Frågans första del

Den nationella domstolen önskar få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att, på diagrambladets baksida, 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.

Frågans andra del

Den nationella domstolen önskar få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning nr 3821/85 skall tolkas så, att förarens skyldighet att, på diagrambladets baksida, 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.

II. Lagrum som åberopas:

Rådets Förordning (EEG) nr 3820/85

om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

Artikel 1

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.
- ...

Artikel 4

Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

...

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

...

Rådets Förordning (EEG) nr 3821/85

om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 15

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 sovbrits medan fordonet är i rörelse,

d) under tecknet  raster och dygnsviloperioder.

De nationella (Engelska) bestämmelserna

I Sektion 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.

III. Domslut

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.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 010829)

Annat arbete kan aldrig räknas som rast, dygns- eller veckovila.

Annat arbete ska registreras på diagrambladet om det utförts såväl före som efter köruppdrag som omfattas av EG:s kör och vilotidsregler [(EEG) 3820/85].

Tid då föraren utför annat arbete, ex. vis. kör undantagna transportuppdrag, utför kontors eller garagearbete, arbetar i en helt annan verksamhet till exempel lärare, präst etc. skall antecknas på baksidan på diagrambladet. Detta gäller när köruppdrag, som omfattas av EG:s kör och vilotidsregler [(EEG) 3820/85], utförts eller ska utföras under samma 24-timmarsperiod (mellan två dygnsvilor, Jfr ECJ C-313/92, van Swieten).

Period då annat arbete utförts kan aldrig räknas som veckovila/dygnsvila och avbrott i veckovila/dygnsvila för att utföra annat arbete räknas givetvis som att viloperioden avbrutits.

De förenade fallen C-228/01 och C-289/01,

Angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Cour d'appel de Pau (C-228/01) och från Tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) (Frankrike), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i de vid de nationella domstolarna anhängiga brottmålen mot

Jacques Bourrasse (C-228/01)

och

Jean-Marie Perchicot (C-289/01),

Angående tolkningen av artikel 2 i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG av den 24 juli 1990 om, *Transporter - Direktiv 84/647/EEG - Användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg - Registrering av de hyrda fordonen - Gemenskapstillstånd för att framföra de hyrda fordonen - Förordning (EEG) nr 881/92 - Handhavande av de hyrda fordonens färdskrivarblad - Förordning (EEG) nr 3821/85.*

I. Frågor som ställdes

I målet mot Jacques Bourrasse (C-228/01)

- 1). Kan begreppet hyra av fordon utan förare i den mening som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tolkas så, att det är tillåtet för uthyraren, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt,
 - att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet, och
 - att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?
- 2). Måste de hyrda fordonen vara registrerade i Portugal?

I målet mot Jean-Marie Perchicot (C-289/01),

Är det vid sådan uthyrning av fordon utan förare som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tillåtet för uthyraren, ett franskt vägtransportföretag,

- att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet, och
- att för hyresmannens räkning, ett transportföretag bildat enligt spansk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?

II. Lagrum som åberopades

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

Rådets direktiv 84/647

Om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg,

Artikel 1

I detta direktiv avses med

- *fordon*: ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter,
- *hyrt fordon*: ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid [...] ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning [i enlighet med ett kontrakt som ingåtts med det företag som ställer fordonen till förfogande].

Artikel 2

Varje medlemsland skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är [etablerade inom] ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller [taget i bruk] i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.
2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.
3. Det hyrda fordonet står uteslutande till [förfogande för det företag som använder det] under hyreskontraktets giltighetstid.
4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.
5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av nedannämnda dokument, som skall medfölja fordonet:
 - a) Hyreskontraktet eller bestyrkt utdrag ur detta kontrakt, särskilt med uppgift om uthyresmannens namn, hyresmannens namn, datum för kontraktets undertecknande, kontraktets giltighetstid och vilket fordon kontraktet avser.
 - b) I det fall föraren inte är den person som hyr fordonet - förarens anställningsavtal eller bestyrkt utdrag ur detta avtal, särskilt med uppgift om arbetsgivarens namn, den anställdes namn, datum för avtalets undertecknande, avtalets giltighetstid eller aktuellt lönebesked.

Vid behov får de under a och b nämnda dokumenten ersättas med likvärdig handling, utställd av behörig myndighet i medlemslandet.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att inhemska företag som utför godstransporter på väg får använda hyrda fordon, vilka registrerats el-

ler [tagits i bruk] enligt respektive hemlands lagstiftning, på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att de uppfyller villkoren i artikel 2.

2. Från föreskrifterna i punkt 1 får medlemsstaterna undanta transporter, bedrivna för egen räkning med fordon med en total tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton.

Artikel 4

Detta direktiv skall inte påverka föreskrifterna i ett medlemsland som antagit mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon än som anges i artiklarna 2 och 3.

Artikel 5 första strecksatsen

Utan att artiklarna 2 och 3 påverkas, skall detta direktiv inte påverka tillämpningen av regler om

- marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringsavseende vägkapaciteter.

Rådets förordning (EEG) nr 881/92

om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier

Artikel 1.1

...
denna förordning är tillämplig på internationell yrkesmässig godstransport på väg på sträckor inom gemenskapens territorium.

...

Artikel 3.1

...
för internationella transporter krävs ett gemenskapstillstånd.

...

Artikel 5

1. Det gemenskapstillstånd som avses i artikel 3 skall utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.

2. Medlemsstaterna skall till innehavaren lämna ut gemenskapstillståndet i original, vilket skall förvaras av transportföretaget, samt en bestyrkt kopia för varje fordon som gemenskapstillståndets innehavare förfogar över, antingen som ägare eller på annat sätt, exempelvis genom ... ett hyreskontrakt ...

3. ...

4. Gemenskapstillståndet skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje man. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet skall förvaras i fordonet och skall på begäran visas upp för den behörige kontrolltjänstemannen.

Rådets förordning (EEG) nr 3118/93

Om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade

Artikel 1.1

Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter, nedan kallat 'cabotage', i en annan medlemsstat, nedan kallad 'värdmedlemsstat', utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten.

Artikel 3.1

1. Cabotagetillstånd ... skall ge innehavaren rätt att utföra cabotage.

...

Artikel 3.3 första stycket

3. Ett cabotagetillstånd skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje [man]. Varje cabotagetillstånd får endast användas för ett fordon i taget.

Rådets förordning (EEG) nr 3821/85

Om färdskrivare vid vägtransporter

Artikel 14

1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets längd samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

2. Företaget skall förvara diagrambladen i god ordning i minst ett år efter användandet och skall överlämna kopior till de berörda förare som begär det. Bladen skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till den behörige kontrolltjänstemannen.

Artikel 14.1 i förordning nr 3821/85 ändrades genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 (EGT L 274, s. 1) för att införa vissa preciseringar, men bestämmelsens innehåll förblev oförändrat i sak.

De nationella bestämmelserna

I artikel 1 i arrêté du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer du 29 juin 1990, relatif à l'utilisation par des entreprises établies sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté économique européenne de véhicules loués sans conducteur pour les transports de marchandises par route (ministerförordning av den 29 juni 1990 om hur företag som är etablerade i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska gemenskapen får använda fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg) (JORF av den 19 juli 1990, s. 8563), som avser direktiv 84/647, föreskrivs följande:

Företag som är etablerade i en medlemsstat i gemenskapen och som utför godstransporter på väg från eller till franskt territorium eller i transit genom franskt territorium får använda fordon som hyrts av ett vägfordonsuthyrningsföretag för denna trafik på följande villkor:

- Det hyrda fordonet är registrerat eller taget i bruk i enlighet med gällande lagstiftning i den medlemsstaten.

- ...

- Fordonet framförs av hyresmannen eller hans anställda.

III . **Domslut**

1) Artiklarna 3 och 5 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier och artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter - såväl i dess ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning nr 2135/98 - utgör hinder för ett vägtransportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare till ett vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, att låta hyresmannen använda uthyrarens eget gemenskapstillstånd och att behålla ansvaret för handhavandet av färdskrivarbladen för de hyrda fordonen.

2) Artikel 2.1 i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG av den 24 juli 1990, skall tolkas så, att - med förbehåll för en eventuell tillämpning av artikel 4 i samma direktiv - fordon hyrda utan förare skall vara registrerade i den medlemsstat där det vägtransportföretag som är hyresman är etablerat.

IV. **Vägverkets kommentarer:** (Lars Andersson 030111)

Domstolen fastställer att man som etablerad trafiktillståndsinnehavare och uthyrare av fordon utan förare, i en medlemsstat, inte kan hyra ut ett fordon med trafiktillstånd till ett företag i etablerat i en annan medlemsstat, samtidigt som man anser att man ska förvara deras förares färdskrivardiagramblad. Det kan inte vara någon skillnad vad gäller svenska förhållanden och om målet hade avsett två svenska företag och om trafiken utförs inom Sverige.

Frågan om förvaring färdskrivardiagrambladen är här en bifråga i själva målet. Detta syns tydligt om man granskar fulltexten från domstolen. Där skriver man bland annat att det är arbetsgivaren som skall bevara diagrambladen i ett år. Om man läser regelverket (EEG) 3821/85 artikel 14 punkt 2 ser man att det är företaget som skall bevara diagrambladet i ett år. Begreppet "företaget" är i sig utrett i målet C-7/90, Paul Vandevenne m fl. Man får förmoda att domstolen, beroende på punktens karaktär av bisak och att det saknar betydelse i domstolens ställningstagande i sakfrågan, gjort ett misstag och att det är lydelsen i den tidigare domen från målet C-7/90 som berörde sakfrågan om vem som skall förvara diagrambladen som även fortsättningsvis skall anses vara vägledande.

Fallet C-439/01

Angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Österrike), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga målet mellan

Libor Cipra
Vlastimil Kvasnicka

och

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

Angående tolkningen och giltigheten av artikel 8.1 och 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter om "Vägtrafik - Social lagstiftning - Förordning (EEG) nr 3820/85 - Raster och viloperioder - Besättning med flera förare - Domstolens behörighet att tolka AETR-överenskommelsen - Rättssäkerhetsprincipen.

I **Frågor som ställdes**

- 1.) Måste förare som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter uppfylla förutsättningarna enligt såväl artikel 8.1 som 8.2 i förordningen i de fall där ett fordons besättning består av två förare, eller har artikel 8.2 i egenskap av *lex specialis* företräde framför artikel 8.1?
- 2.) Om fråga är om en fordonsbesättning som består av två förare och som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, skall bestämmelserna i artikel 8.1 - eller eventuellt i artikel 8.1 och 8.2 - i förordningen inte tillämpas på grund av att de strider mot överordnade gemenskapsrättsliga bestämmelser?

II. **Lagrum som åberopas**

Gemenskapsbestämmelser

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85

Artikel 2

1. Denna förordning tillämpas på sådana vägtransporter ... som utförs inom gemenskapen.
2. I stället för denna förordning skall Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) tillämpas på internationella vägtransporter i följande fall:
 - Till eller från eller i transit genom tredjeländer, som är parter i överenskommelsen, för hela färden då transporten utförs av fordon registrerade i en medlemsstat eller i ett sådant tredjeland.

- Till eller från ett tredjeland, som inte är part i överenskommelsen, vid färd inom gemenskapen då transporten utförs av fordon registrerade i ett sådant tredjeland.

Artikel 8.1-3

1. Under varje tjugofyrtimmarsperiod skall föraren ha en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken viloperiod högst tre gånger i veckan får minskas till minst nio timmar i följd, under förutsättning att föraren kompenseras med motsvarande vilotid före följande veckas slut.

De dagar då dygnsvilan inte minskas i enlighet med första stycket får vilan tas ut i två eller tre separata perioder under tjugofyrtimmarsperioden, varav den ena viloperioden skall omfatta minst åtta timmar i följd. Om så sker, skall dygnsvilan förlängas till minst tolv timmar.

2. Om ett fordon har minst två förare, skall var och en av dem ha en viloperiod om minst åtta timmar i följd under varje trettio-timmarsperiod.
3. Varje vecka skall en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna utsträckas till en veckovila om sammanlagt 45 timmar i följd. Denna viloperiod får avkortas till minst 36 timmar i följd, om den tas på den ort där fordonet normalt är stationerat eller på förarens hemort, eller till minst 24 timmar i följd, om den tas på annan ort. Varje minskning skall kompenseras av en motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

Internationella bestämmelser

Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (nedan kallad AETR-överenskommelsen), som avses i artikel 2.2 i förordning nr 3820/85, har satts i kraft i gemenskapen genom rådets förordning (EEG) nr 2829/77 av den 12 december 1977.

I fjärde skälet i förordning nr 2829/77 anges att eftersom föremålet för AETR-överenskommelsen omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 77, s. 49) har befogenheten att förhandla om och sluta denna överenskommelse legat hos gemenskapen sedan ikraftträdandet av den sistnämnda förordningen. Enligt samma skäl motiverar dock de särskilda omständigheterna vid AETR-förhandlingarna ett undantagsförfarande genom vilket gemenskapens medlemsstater var för sig överlämnar ratifikations- eller anslutningsinstrumenten under samordnade former men samtidigt handlar i hela gemenskapens intresse och på dess vägnar.

Lydelsen av artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i AETR-överenskommelsen är identisk med lydelsen av artikel 8.1, 8.2 och 8.3 i förordning nr 3820/85.

Nationella bestämmelser

Bestämmelserna i förordning nr 3820/85 har i österrikisk rätt kompletterats med 134 § första stycket i Kraftfahrgesetz (lag om motorfordon) av år 1967, i vilken föreskrivs att en sanktionsavgift om upp till 30 000 ATS kan tas ut om reglerna i förordningen överträds.

III. Domslut

1) När fråga är om en transport som genomförs av flera förare är artikel 8.2 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter tillämplig i egenskap av *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1 i samma förordning. Dessa båda bestämmelser skall följaktligen inte tillämpas kumulativt.

2) Samma tolkning gäller även avseende artikel 8.1 och 8.2 i Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

3) Det ankommer på den nationella domstolen att mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen avgöra om bestämmelserna i förordning nr 3820/85 eller bestämmelserna i nämnda överenskommelse skall tillämpas.

4) Prövningen av artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen har inte visat på några omständigheter som kan påverka artikelns giltighet.

IV. Vägverkets kommentar: (Lars Andersson 030224)

Det är, i och med denna dom, helt klarlagt att om man tillämpar fler förarsystem så behöver man inte följa grundtexten i förordningen (artikel 8.1) utan det är specialregeln i artikel 8.2 som träder in. Någon blandning av de båda gäller inte.

Förutom sakfrågan ovan berördes i fallet ovan om EG-domstolen skulle ha rätt att yttra sig i målet eftersom AETR-överenskommelsen var tillämplig. Domstolen fastställde att om en nationell domstol ställer en fråga om en tillämpning så ska EG-domstolen svara på denna fråga vilket man också gjort.