

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
GIUSEPPE TESAURO

fremsat den 30. april 1991 *

*Hr. afdelingsformand,
De herrer dommere,*

1. Ved denne anmodning om præjudiciel afgørelse ønsker Politirechtbank, Hasselt (Belgien), Domstolens fortolkning af artikel 15, stk. 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport¹, der indeholder følgende bestemmelse: »Føreren skal på tilsynsmyndighedernes forlangende kunne forevise diagramarkene for den pågældende uge, og under alle omstændigheder arket for den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt.«

Nærmere bestemt er den forelæggende retsinstans i tvivl om, hvorvidt der med udtrykket »den sidste dag« sigtes til den sidste kalenderdag, den sidste hverdag eller den sidste køredag, samt om, hvorvidt der ved udtrykket »den nærmest foregående uge« skal forstås den uge, der ligger umiddelbart forud for kontrollen, eller den seneste uge, i hvilken føreren har ført et køretøj, der er omfattet af den fællesskabsretlige ordning.

2. Selv om nogle sproglige versioner af bestemmelsen, som f.eks. den nederlandske version (som den forelæggende retsinstans

har henvist til) og den italienske², umiddelbart kan give anledning til en vis forvirring, mener jeg ikke, når henses til de reale hensyn, der ligger til grund for den pågældende ordning, og formålet hermed, at der kan bestå alvorlig tvivl om, hvorledes bestemmelsen skal fortolkes³.

Hvad angår de relevante retsfor skrifter, bemærker jeg, at Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport⁴ fastlægger regler om hvile- og køreperioder for chauffører. Forordning nr. 3821/85, der er af samme dato, indeholder i tilknytning hertil, jf. artikel 3, stk. 1, bestemmelse om, at der i ethvert køretøj omfattet af den fællesskabsretlige ordning skal anvendes et kontrolapparat. De diagramark, som indlægges i disse apparater, er indrettet således, at der hel- eller halvautomatisk sker en registrering af oplysninger vedrørende køretøjets kørsel samt chaufførernes arbejdstider, og vedkommende myndigheder kan på dette grundlag kontrollere, om de i forordning nr. 3820/85 fastlagte regler om køre- og hvileperioder er blevet overholdt.

2 — Disse versioner henviser til den sidste dag i den sidste uge, i hvilken han har kørt, i modsætning til den franske og den engelske version, hvori der nærmere bestemt henvises til den sidste dag i den nærmest foregående uge, på hvilken han har kørt.

3 — Hvad angår princippet om, at forskelligartede versioner af en fællesskabsretlig bestemmelse skal fortolkes ensartet, således at en bestemmelse i tilfælde af forskelle skal fortolkes på grundlag af de reale hensyn bag og målsætningerne med den ordning, som bestemmelsen er et led i, henviser jeg til dom af 27.10.1977 (sag 30/77, Bouchereau, Sml. s. 1999, præmis 14) og dom af 12.7.1979 (sag 9/79, Koschniske, Sml. s. 2717, præmis 5-8).

4 — EFT L 370, s. 1.

* Originalsprog: italiensk.

1 — EFT L 370, s. 8.

I henhold til artikel 14 i forordning nr. 3821/85 skal diagramarkene udleveres til chaufføren af dennes arbejdsgiver. Chaufføren skal herefter anvende diagramarkene hver køredag (artikel 15, stk. 2) og anføre en række obligatoriske oplysninger herpå, herunder navn, dato og køretøjets registreringsnummer (artikel 15, stk. 5).

3. Med udtrykket »den sidste dag« i artikel 15, stk. 7, i forordning nr. 3821/85 kan der derfor kun sigtes til den sidste køredag, da der ikke foreligger noget diagramark for en dag, hvor chaufføren ikke har kørt.

Denne fortolkning er da også i overensstemmelse med bestemmelsens formål, som netop er at gøre det muligt at kontrollere,

om kravene med hensyn til køre- og hvileperioder er blevet overholdt.

Det er endvidere klart, at hvis man vil undersøge, om det foreviste diagramark virkelig er diagramarket for den sidste køredag, vil man eventuelt kunne gøre brug af andre kontrolmidler, f.eks. en undersøgelse af bogføringsmæssige oplysninger hos virksomheden.

4. De samme betragtninger gør sig gældende, for så vidt angår udtrykket »den nærmest foregående uge«, som må forstås således, at der er tale om den seneste uge forud for kontrollen, i hvilken chaufføren har ført et køretøj omfattet af den fællesskabsretlige ordning.

5. Jeg skal herefter foreslå, at Domstolen besvarer spørgsmålene fra den forelæggende retsinstans således:

»Artikel 15, stk. 7, i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 skal fortolkes således, at føreren skal forevise diagramarket for den sidste køredag i den seneste uge forud for kontrollen, i hvilken han har ført et køretøj, der er omfattet af den fællesskabsretlige ordning.«