

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

föredraget den 10 oktober 2002¹

I — Inledning

”Artikel 2

1. Begäran om förhandsavgörande rör den vila som förare av lastbilar skall ta ut och innefattar även en fråga om tolkningen och giltigheten av artikel 8 i förordning nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. För det första vill den hänskjutande domstolen få klarhet i vilket förhållande artikel 8.1 respektive artikel 8.2 — i vilka olika viloperioder föreskrivs — står till varandra. För det andra ställer den frågan om dessa bestämmelser inte är ogiltiga på grund av att principerna om rättssäkerhet och om att rättsakter skall vara precisa därigenom åsidosatts.

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:

II — Tillämpliga bestämmelser

A — *Förordning nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter*² (nedan kallad *förordning nr 3820/85*)

2. De för målet avgörande bestämmelserna i förordning nr 3820/85 har följande lydelse:

— 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.

¹ — Originalspråk: tyska.

² — EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113.

...

Artikel 8

motsvarande viloperiod uttagen i ett sammanhang före slutet av den tredje vecka som infaller efter veckan i fråga.

1. Under varje tjugofyratimmarsperiod 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.

4....”

B — AETR-konventionen

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

3. Artikel 8 i Europeiska överenskommen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (nedan kallad AETR-konventionen) har samma lydelse som artikel 8 i förordning nr 3820/85.

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.

III — Faktiska omständigheter

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

4. Libor Cipra och Vlastimil Kvasnicka körde den 24 oktober 2000 gemensamt en lastbil med tjeckiskt registreringsnummer till gränskontrollen Drasenhofen (Österrike). Efter kontroll av de båda förarnas diagramblad från färdskrivaren avseende tiden mellan den 22 och den 24 oktober 2000 uppkom en misstanke hos gendarmeriet om att de inte hade iakttagit den dygnsvila som föreskrivs i artikel 8 i förordning nr 3820/85. Gendarmeriet tog därför ut ett belopp om 1 000 ATS som interimistisk säkerhet från var och en av dem.

5. En utvärdering av diagrambladen från färdskrivaren visade att de båda förarna, som hade haft en sammanhängande viloperiod om åtta timmar och fem minuter inom en tidsram om 30 timmar, visserligen hade uppfyllt kraven enligt artikel 8.2 i förordning nr 3820/85, men däremot inte kraven enligt artikel 8.1.

6. Genom beslut av den 9 januari 2001 förklarade Bezirkshauptmannschaft Mistelbach den uttagna säkerheten förverkad. Förarna överklagade dessa beslut till den hänskjutande domstolen och hävdade att de hade iakttagit de föreskrivna viloperioderna.

medan de personer som omfattas av artikel 8.2 anges genom användning av räkneordet två. Av de föregående bestämmelserna i artiklarna 6 och 7 framgår att termen föraren inte kan uppfattas så att endast en förare avses. Samtliga dessa bestämmelser är oberoende av antalet förare som faktiskt används i ett fordon.

9. Den hänskjutande domstolen medger visserligen att syftet med artikel 8.2, som är att underlätta för fordon med flera förare att iaktta föreskrifterna om viloperioder, kan leda till en tolkning av de båda punkterna som innebär att man betraktar artikel 8.2 som *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1.

IV — Tolkningsfrågorna

7. Den hänskjutande domstolen anser att det är rättsligt möjligt att tillämpa såväl artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 kumulativt som endast en av dessa bestämmelser när fråga är om ett fordon med två förare. Framför allt talar bestämmelsens ordalydelse och dess systematiska sammanhang med artiklarna 6 och 7, i vilka artiklar dygnsvilan och den maximalt tillåtna körtiden regleras, för att bestämmelserna skall tillämpas kumulativt.

8. I artikel 8.1 anges den person som omfattas av bestämmelsen i bestämd form,

10. På grund av denna tveksamhet avseende tolkningen av artikel 8 i förordning nr 3820/85 har Verwaltungssenat hänskjutit följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1. Måste förare som omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter uppfylla förutsättningarna enligt både artikel 8.1 och 8.2 i nämnda förord-

ning i de fall där ett fordon har två förare, eller har artikel 8.2 såsom *lex specialis* företräde framför artikel 8.1?

nr 3820/85 inte är tillämplig i förevarande fall. I stället är AETR-konventionen, som båda staterna har ratificerat, tillämplig.

2. Om fråga är om ett fordon som har två förare och som omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, skall bestämmelserna i artikel 8.1 — eller i förekommande fall i artikel 8.1 och 8.2 — i nämnda förordning inte tillämpas på grund av att de strider mot gemenskapsrättsliga bestämmelser av högre valör?”

12. Även kommissionen anser att AETR-konventionen och inte förordning nr 3820/85 är tillämplig. Den anser dock att begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning på grund av att AETR-konventionen är ett folkrättsligt avtal och att den således kan prövas av domstolen i egenskap av rättsakt som beslutats av gemenskapens institutioner i den mening som avses i artikel 234 b EG.³ Enligt förordning nr 3820/85 omfattas de faktiska omständigheter som regleras i AETR-konventionen av tillämpningsområdet för förordningen. Kommissionen anser därför att konventionen utgör del av gemenskapsrätten och att domstolen är behörig att tolka den.

V — Parternas yttranden

13. Den svenska regeringen anser att det ankommer på den nationella domstolen att avgöra vilka rättsregler som är tillämpliga.

A — Huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning

B — Den första tolkningsfrågan

11. Den österrikiska regeringen anser att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning. Lastbilen har enligt de handlingar som regeringen har tillgång till använts i gränsöverskridande trafik mellan Österrike och Tjeckien. Det är således inte fråga om några ”transporter inom gemenskapen”, varför förordning

14. Vad gäller den första frågan anser samtliga parter att artikel 8.2 utgör *lex*

³ — Kommissionen har i detta avseende åberopat dom av den 26 oktober 1982 i mål 104/81, Kupferberg (REG 1982, s. 3641; svensk specialutgåva, volym 6, s. 531), punkt 14.

specialis i förhållande till artikel 8.1, vilket innebär att artikel 8.1 inte kan tillämpas när förutsättningarna för tillämpning av artikel 8.2 är uppfyllda.

är omöjligt att tillämpa de båda bestämmelserna kumulativt.

15. Den franska regeringen och kommissionen anser att det av bestämmelsens ordalydelse och sammanhang följer att artikel 8.1 inte är tillämplig på en transport med mer än en förare. När det talas om "föraren" i artikel 8.1 så avses därmed inte varje förare, utan endast ensamförare. Denna bestämmelse är inte tillämplig när fordonet har två förare. I artikel 8.2 förutsätts däremot att minst två förare finns i fordonet.

16. Även den svenska regeringen anser att artikel 8.2 utgör en särskild reglering i förhållande till artikel 8.1. Redan av ordalydelsen av artikel 8.2 ("[o]m ett fordon har minst två förare") följer att denna bestämmelse inte kan tillämpas på en ensamförare.

17. Den svenska regeringen och kommissionen har vidare motiverat sin inställning med att olika tidsperioder under vilka viloperioder skall tas ut, nämligen på 24 timmar respektive 30 timmar, anges i artikeln. Denna angivelse innebär att det

18. Den nederländska och den svenska regeringen samt kommissionen har dessutom anfört att artikel 8.2 skulle sakna all betydelse om de båda bestämmelserna skall iaktas kumulativt. Om den strängare bestämmelsen i artikel 8.1 iaktas är nämligen villkoren enligt artikel 8.2 alltid uppfyllda.

19. Den nederländska regeringen och kommissionen har vidare hänvisat till ordalydelsen av artikel 8.3, enligt vilken "en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna" skall iaktas. Även av detta följer att de båda bestämmelserna inte skall tillämpas kumulativt.

20. Den nederländska och den österrikiska regeringen samt kommissionen har vidare åberopat syftet med artikel 8.2, som är att göra det möjligt för fordon med två förare att ta kortare vilopausar. Av detta följer att de båda bestämmelserna inte kan tillämpas kumulativt, eftersom längre pauser annars måste tas när ett fordon har två förare än när det har en enda förare. Ett transportföretag skulle då inte längre ha någon anledning att genom att använda besättningar med flera förare utnyttja sitt fordon under en längre sammanhållen tidsperiod och på så vis transportera gods snabbare.

Besättningar med flera förare bidrar till vägtrafiksäkerheten, eftersom den förare som inte kör kan vila sig under färden. En förbättrad trafiksäkerhet är också ett väsentligt syfte med förordningen.

ka, nederländska, österrikiska och svenska regeringen samt kommissionen inte att någon anledning finns att befara att bestämmelserna i artikel 8.1 och 8.2 i förordningen inte uppfyller kraven avseende rättssäkerhet och rättslig tydlighet.

21. Den nederländska regeringen har vidare hänvisat till förslaget till den förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, som skall ersätta förordning nr 3820/85.⁴ Enligt förslaget skall i artikel 8.2 föreskrivas att föraren måste avsluta en ny dygnsvila senast 24 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan, och i artikel 8.4 föreskrivs att "*[u]tan hinder av bestämmelserna i punkt 2* måste förare av fordon med multibemannning avsluta en ny dygnsvila senast 30 timmar efter den föregående dygnsvilan" (min kursivering). I dessa regler är det tydligt att artikel 8.4 utgör ett undantag från artikel 8.2. Enligt skälen till lagstiftningsförslaget syftar detta endast till att förtydliga de hittills gällande reglerna.

23. Den franska regeringen och rådet anser inte att den av den hänskjutande domstolen angivna domen i målet kommissionen mot Italien⁵ är relevant, eftersom den domen avsåg nationella bestämmelser om införlivande av ett direktiv och inte, såsom i förevarande fall, bestämmelserna i en förordning.

24. Rådet, som uttryckligen endast yttrat sig om den andra frågan men som därvid gjort överväganden som liknar dem som övriga parter gjort avseende den första frågan, har anfört att innebörden av artikel 8.1 och 8.2 följer av det teleologiska och systematiska sammanhang i vilket bestämmelserna ingår. Syftet bakom förordning nr 3820/85 är att förbättra trafiksäkerheten. I artikel 8.1 uppställs därför en allmän regel avseende den vila som föraren skall ta inom en tjugofyratimmarsperiod, vilken vila kan förkortas under bestämda villkor som anges i bestämmelsen. Artikel 8.2 gör det möjligt att förkorta vilan än mer när besättningen består av minst två förare. Denna teleologiska och systematiska tolkning vinner stöd i bestämmelsens

C — Den andra tolkningsfrågan

22. Mot bakgrund av deras yttranden avseende den första frågan anser den frans-

4 — KOM (2001) 573 slutlig av den 12 oktober 2001, EGT C 51 E, 2002, s. 234.

5 — Dom av den 17 maj 2001 i mål C-159/99, kommissionen mot Italien (REG 2001, s. I-4007), punkt 32.

ordalydelse, varför rådet anser att artikel 8.1 och 8.2 är tillräckligt preciserade.

provisoriska säkerhet som de båda klagandena i det nationella målet ställt är rättsenligt eller inte.

VI — Bedömning

A — Huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till sakprövning

25. Enligt fast rättspraxis ankommer det vid samarbetet mellan domstolen och de nationella domstolarna enligt artikel 234 EG uteslutande på de nationella domstolarna, vid vilka tvisten anhängiggjorts och som har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i varje enskilt mål bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till domstolen. Domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts av den nationella domstolen avser tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse.⁶

26. Den hänskjutande domstolen har uttryckligen angett att den anser det vara nödvändigt med en tolkning av artikel 8 i förordning nr 3820/85 för att den skall kunna avgöra om beslutet att förverka den

27. Domstolen kan bara avvisa en begäran om förhandsavgörande från en nationell domstol då det är uppenbart att den begärda tolkningen av gemenskapsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för tvisten i målet vid den nationella domstolen eller när frågan är hypotetisk eller domstolen inte har tillgång till de faktiska eller rättsliga omständigheter som är nödvändiga för att den skall kunna ge ett ändamålsenligt svar på de frågor som ställts till den.⁷

28. Visserligen kan i föreliggande fall tvivel uppkomma avseende huruvida förordning nr 3820/95 är tillämplig på de faktiska omständigheter som den hänskjutande domstolen har beskrivit. Det är onekligen tveksamt om den handling som lett till att böter påförts har företagits inom ramen för ”transporter inom gemenskapen” i den mening som avses i artikel 2 i förordningen.

29. Av begäran om förhandsavgörande och parternas yttranden framgår i detta hänseende att det var två tjeckiska förare, vilka färdades med en i Tjeckien registrerad lastbil vid den österrikisk-tjeckiska gräns-

6 — Dom av den 15 december 1995 i mål C-415/93, Bosman (REG 1995, s. I-4921), punkt 59, dom av den 10 maj 2001 i de förenade målen C-223/99 och C-260/99, Agorà och Excelsior (REG 2001, s. I-3605), punkt 18.

7 — Dom i det i fotnot 6 ovannämnda målet Bosman, punkt 61, dom i det i fotnot 6 ovannämnda målet Agorà, punkt 20.

kontrollen Drasenhofen, som begick den handling som påförts böter. Några uppgifter om transportens utgångspunkt och destination kan dock inte utläsas av beslutet om hänskjutande. Om det skulle vara fråga om en transport från eller till Tjeckien, för vilket den omständigheten att fordonet kontrollerades vid gränsen talar, är det på grund av att Tjeckien ännu inte är medlemsstat i EG tveksamt om det trots allt kan ha varit fråga om ett fall av "transporter inom gemenskapen". Såsom den svenska regeringen korrekt har anfört ankommer det emellertid på den hänskjutande domstolen att klargöra om förordning nr 3820/85 är tillämplig på de faktiska omständigheter som den har att pröva.

samma tolkningsfråga som vid en tillämpning av förordningen.

31. Domstolen är även behörig att tolka bestämmelserna i AETR-konventionen. Gemenskapen har visserligen inte blivit part till konventionen. Av den anledningen tycks inte kommissionens åberopande av domen i målet Kupferberg kunna motivera en behörighet för domstolen. I det målet var det fråga om ett frihandelsavtal som gemenskapen hade ingått.⁸

32. Även kommissionens tes att AETR-konventionen blivit del av gemenskapsrätten torde leda för långt. Domstolen har ansett att så är fallet endast för sådana avtal som har ratificerats av gemenskapen⁹, vilket emellertid inte har skett med AETR-konventionen.

33. Domstolen har visserligen ansett sig behörig att tolka bestämmelser i folkrättsliga avtal som inte har ratificerats av gemenskapen, om och i den mån som

30. Tveksamheten avseende huruvida förordning nr 3820/85 är tillämplig kan i detta avseende inte utgöra grund för ett antagande om att den tolkning av gemenskapsrätten som den hänskjutande domstolen begär uppenbarligen inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller föremålet för tvisten i målet vid den nationella domstolen eller att den ställda frågan är hypotetisk. För det fall att den hänskjutande domstolen genom en tillämpning av artikel 2 i förordningen kommer fram till att fråga inte var om en transport inom gemenskapen utan om en gränsöverskridande transport, och att bestämmelserna i AETR-konventionen därmed är tillämpliga i enlighet med artikel 2.2, kvarstår — på grund av att bestämmelserna har samma lydelse —

8 — Se dom i det ovan i fotnot 3 nämnda målet Kupferberg, punkt 12.

9 — Dom av den 30 april 1974 i mål 181/73, Haegeman (REG 1974, s. 449; svensk specialutgåva, tillägg, s. 281), punkterna 2—6. Förstainstansrättens dom av den 22 januari 1997 i mål T-115/94, Opel Austria mot rådet (REG 1997, s. II-39), punkt 101.

gemenskapen med stöd av EG-fördraget har övertagit de befogenheter som tidigare utövades av medlemsstaterna inom konventionens tillämpningsområde och, följaktligen, är bunden av bestämmelserna i konventionen.¹⁰

34. Gemenskapen har satt AETR-konventionen i kraft i gemenskapen genom rådets förordning (EEG) nr 2829/77 av den 12 december 1977.¹¹ Såsom anges i fjärde skälet i nämnda förordning har sedan ikraftträdandet av förordning (EEG) nr 543/69¹² befogenheten att förhandla om och sluta detta avtal legat hos gemenskapen, eftersom föremålet för AETR-konventionen ligger inom räckvidden för nämnda förordning. De särskilda omständigheterna vid förhandlingarna om AETR-konventionen motiverade ett undantagsförfarande genom vilket gemenskapens medlemsstater var för sig överlämnade ratifikations- eller anslutningsinstrumenten under samordnade former men samtidigt handlade i hela gemenskapens intresse och på dess vägnar. Förhandlingarna om AETR-konventionen kännetecknades nämligen av att inledandet av desamma samt en beaktansvärd del av Förenade nationernas ekonomiska kommission för Europas arbete, i tiden, låg före den överföring av befogenheter till kommissionen som skedde genom

förordning nr 543/69.¹³ Även i sjunde skälet i förordning nr 3820/85 hänvisas till dessa särskilda omständigheter.

35. Såsom framgår av föregående stycke har gemenskapen, sedan antagandet av förordning nr 543/69, med stöd av EG-fördraget de befogenheter som tidigare utövades av medlemsstaterna inom AETR-konventionens tillämpningsområde. Följaktligen är domstolen i enlighet med den ovannämnda rättspraxisen behörig att tolka AETR-konventionen.

36. Begäran om förhandsavgörande kan följaktligen tas upp till sakprövning.

B — Den första tolkningsfrågan

37. Genom sin första fråga vill den hänskjutande domstolen i huvudsak få klarhet i huruvida de krav avseende viloperioder som anges i artikel 8.1 och 8.2 i förordning nr 3820/85 skall uppfyllas kumulativt när fråga är om fordon med två förare, eller om artikel 8.2 skall anses vara *lex specialis* i förhållande till artikel 8.1.

10 — Dom av den 12 december 1972 i de förenade målen 21/72, 22/72, 23/72 och 24/72, International Fruit Company m.fl. (REG 1972, s. 1219; svensk specialutgåva, volym 2, s. 51), punkt 18, dom av den 14 juni 1994 i mål C-379/92, Peralta (REG 1994, s. I-3453; svensk specialutgåva, volym 16, s. 15), punkt 16.

11 — Rådets förordning (EEG) nr 2829/77 av den 12 december 1977 om ikraftträdandet av Europaavtalet om arbete som utförs av fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR), EGT L 334, s. 11; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 225.

12 — Rådets förordning (EEG) nr 543/69 av den 25 mars 1969 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, EGT L 77, s. 49.

13 — Se det som anförs i dom av den 31 mars 1971 i mål 22/70, kommissionen mot rådet (REG 1971, s. 263; svensk specialutgåva, volym 1, s. 551), punkterna 81—90.

38. Enligt ordalydelsen av artikel 8.1 skall "föraren" under varje tjugofyrtimmarsperiod ha en dygnsvila om minst elva timmar. Artikel 8.2 är däremot endast tillämplig när "ett fordon har minst två förare". Visserligen innebär inte formuleringen "minst två förare" i artikel 8.2, om den analyseras separat och endast enligt dess ordalydelse, att det kan uteslutas att begreppet "föraren" i artikel 8.1 skall tillämpas på alla förare som omfattas av artikel 8.2. Skillnaden mellan antalet omnämnda förare tyder dock i sig på att olika faktiska omständigheter regleras i de båda punkterna, och att dessa således inte skall tillämpas kumulativt. I artikel 8.2 talas om att "ett fordon har" två förare. Endast en i taget av dem kan emellertid köra fordonet, och den andra föraren är då passagerare och behöver inte koncentrera sig på trafiken på samma sätt som föraren. Artikel 8.1 riktar sig däremot till en ensamförare av lastbilen, och denne förare är alltid den som kör fordonet.

39. För åsikten att bestämmelserna inte kan tillämpas kumulativt talar en analys av innehållet i dessa båda bestämmelser. För det första anges olika långa tidsperioder under vilka vilopauser skall tas ut i de båda punkterna. Medan det i punkt 1 talas om en tidsperiod om 24 timmar, skall vilan enligt punkt 2 tas inom 30 timmar. För det andra föreskrivs olika långa viloperioder. Enligt punkt 1 skall 11 timmars viloperiod tas inom 24 timmar, medan det är tillräckligt med åtta timmars vila inom 30 timmar enligt punkt 2. Bestämmelsen i punkt 2 om en i förhållande till punkt 1 förkortad

viloperiod har endast betydelse om bestämmelsen i punkt 1 inte kan tillämpas när fordonet har minst två förare. När en vilopaus om minst 11 timmar tas inom 24 timmar, innefattar av logiska skäl denna period alltid en vilopaus om åtta timmar inom 30 timmar.

40. Bakom denna bestämmelse ligger, såsom kommissionen har angett, tanken att trafiksäkerheten bättre kan tryggas om flera förare används i fordonet. Som en följd därav kan den minsta tillåtna viloperioden förkortas. Detta ger transportföretag den fördelen att de kan utjämna den ekonomiska belastning som uppstår när flera förare används genom att använda sina fordon under längre tidsperioder. Detta syfte med regleringen i artikel 8.2 skulle förfelas om man skulle finna att en transport med minst två förare i fordonet endast är tillåten om de krav som uppställs i artikel 8.1 iakttas.

41. Den tolkning som baserar sig på bestämmelsens ordalydelse och syfte bekräftas genom bestämmelsen i artikel 8.3. I den bestämmelsen föreskrivs att "en av de i punkterna 1 och 2 nämnda viloperioderna" varje vecka skall

utsträckas till en veckovila om 45 timmar. Detta bekräftar att artikel 8.1 och 8.2 skall tillämpas alternativt och inte kumulativt.

den tidpunkt åtgärden föreligger och när den börjar ha rättsverkningar.¹⁴ Denna rättspraxis gäller också i förhållande till förordningar.¹⁵

42. Den första tolkningsfrågan skall således besvaras så, att förare som omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter — i de fall där ett fordon har två förare — endast skall uppfylla kraven enligt artikel 8.2, vilken såsom *lex specialis* har företräde framför artikel 8.1 i nämnda förordning.

45. Vid prövningen av den första tolkningsfrågan klargjordes förhållandet mellan de båda bestämmelserna genom att de klassiska juridiska tolkningsmetoderna tillämpades. Mot bakgrund av dess ordalydelse, dess systematiska samband med artikel 8.3 samt dess syfte drogs därvid slutsatsen att artikel 8.2 utgör en speciell bestämmelse i förhållande till artikel 8.1, och att endast kraven enligt artikel 8.2 måste iakttas när fråga är om ett fordon som har två förare. De olika tolkningsmetoder som användes ledde i detta hänseende till samma resultat. Det kan därför inte anses att en osäkerhet om tolkningen av denna bestämmelse föreligger eller att bestämmelsen inte är tillräckligt precis.

C — Den andra tolkningsfrågan

43. Genom den andra frågan vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida tveksamheten avseende tolkningen av bestämmelserna i artikel 8.1 och 8.2 innebär att bestämmelserna är ogiltiga på grund av att principerna om rättssäkerhet och om att rättsakter skall vara precisa har åsidosatts.

46. Följaktligen skall den andra tolkningsfrågan besvaras så, att undersökningen av artikel 8.1 och 8.2 i rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter inte har visat att någon omständighet som kan påverka giltigheten av nämnda bestämmelse är för handen.

44. Enligt rättspraxis kräver rättssäkerhetsprincipen att varje rättsakt som antas av institutionerna och som har rättsverkningar skall vara klar och precis samt bringas till den berördes kännedom på ett sådant sätt att denne med säkerhet kan förvissa sig om

14 — Domstolens dom av den 9 juli 1981 i mål 169/80, Gondrand Frères och Garancini (REG 1981, s. 1931), punkt 17, av den 22 februari 1984 i mål 70/83, Kloppenburg (REG 1984, s. 1075; svensk specialutgåva, volym 7, s. 533), punkt 11, och av den 15 december 1987 i mål 325/85, Irland mot kommissionen (REG 1987, s. 5041, punkt 18, samt förstainstansrättens dom av den 7 februari 1991 i de förenade målen T-18/89 och T-24/89, Tagaras mot domstolen (REG 1991, s. II-53), punkt 40.

15 — Förstainstansrättens dom av den 22 januari 1997 i mål T-115/94, Opel Austria mot rådet (REG 1997, s. II-39), punkt 124.

VII — Förslag till avgörande

47. Mot bakgrund av ovanstående överväganden föreslås att tolkningsfrågorna skall besvaras på följande sätt:

1. Förare som omfattas av tillämpningsområdet för rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter skall — i de fall där ett fordon har två förare — endast uppfylla kraven enligt artikel 8.2, vilken såsom *lex specialis* har företräde framför artikel 8.1 i nämnda förordning.
2. Undersökningen av artikel 8.1 och 8.2 i rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter har inte visat att någon omständighet som kan påverka giltigheten av nämnda bestämmelse är för handen.