

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

fremsat den 10. oktober 2002¹

I — Indledning

»Artikel 2

1. Denne anmodning om præjudiciel afgørelse vedrører de for lastbilchauffører gældende hviletider og rejser spørgsmål om både fortolkningen og gyldigheden af artikel 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (herafter »forordning nr. 3820/85«)². For det første ønsker den forelæggende ret oplyst, i hvilket forhold stk. 1 og 2 i artikel 8, der fastsætter forskellige hviletider, står til hinanden. For det andet ønsker den oplyst, om bestemmelserne ikke er ugyldige i kraft af, at retssikkerhedsprincippet og princippet om fællesskabsreglernes klarhed er tilsidesat.

1. Denne forordning gælder for vejtransport [...], der foregår inden for Fællesskabet.

2. I stedet for disse regler finder den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), anvendelse på international vejtransport:

II — De relevante retsregler

— til eller fra eller i transit gennem tredjelande, som er parter i overenskomsten, for hele strækningens vedkommende, hvis transporten foretages med køretøjer, der er indregistreret i en medlemsstat eller i et af disse tredjelande

A — Forordning nr. 3820/85

2. De relevante bestemmelser i forordning nr. 3820/85 er som følger:

— til eller fra et tredjeland, som ikke er part i overenskomsten, med køretøj, der er indregistreret i et sådant land, for så vidt angår enhver strækning, der tilbagelægges inden for Fællesskabet.«

¹ — Originalsprog: tysk.

² — EFT L 370, s. 1.

»Artikel 8

rende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gangen inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

4. [...]«

B — AETR-overenskomsten

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

3. Artikel 8 i den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (herafter »AETR-overenskomsten«) har samme ordlyd som artikel 8 i forordning nr. 3820/85.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

III — Faktiske omstændigheder

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes med mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsva-

4. Den 24. oktober 2000 kørte Lipor Cipra og Vlastimil Kvasnicka en dobbeltbemandet lastbil med tjekkiske nummerplader ind til grænsekontrolstedet Drasenhofen (Østrig). Politiet fik, efter at have kontrolleret diagramarkene i førernes fartskrivere fra den 22. til den 24. oktober 2000, mistanke om, at førerne ikke havde overholdt de foreskrevne daglige hviletider i henhold til artikel 8 i forordning nr. 3820/85 og opkrævede af dem hver et foreløbigt beløb som sikkerhed, nemlig 1 000 ATS.

5. Gennemgangen af diagramarkene viste, at førerne — med en gennemsnitlig hviletid på otte timer og fem minutter inden for en periode på 30 timer — ganske vist havde opfyldt kravene i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, men ikke i artikel 8, stk. 1.

hvorimod retssubjekterne for artikel 8, stk. 2, er angivet med mængdetallet »to«. Af de forudgående bestemmelser i artikel 6 og 7 følger det, at udtrykket »føreren« ikke kan fortolkes som »en fører«. Samtlige disse bestemmelser finder anvendelse uanset antallet af førere, der konkret er i køretøj.

6. Ved afgørelser af 9. januar 2001 erklærede Bezirkshauptmannschaft Mistelbach sikkerhedsbeløbene for fortabt. Førerne indgav klage over afgørelsen til den forelæggende ret, idet de gjorde gældende, at de havde overholdt de fastsatte hviletider.

9. Ganske vist indrømmer den forelæggende ret, at ånden bag og formålet med stk. 2, dvs. en lempelse af hviletiden ved flermandsbetjening, kunne føre til en sådan fortolkning af de to stykker, at stk. 2 betragtes som en *lex specialis*-regel i forhold til stk. 1.

IV — De præjudicielle spørgsmål

7. Den forelæggende ret mener, at artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 i retlig henseende åbner op for både en kumulativ og en alternativ anvendelse på kørsel med to førere. Til støtte for en kumulativ anvendelse taler især bestemmelsernes ordlyd og deres systematiske sammenhæng med artikel 6 og 7, der regulerer de daglige hviletider og den højest tilladte køretid.

10. På grund af tvivlen om fortolkningen af artikel 8 i forordning nr. 3820/85 har Unabhängiger Verwaltungssenat im Land Niederösterreich forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

8. Retssubjektet for artikel 8, stk. 1, er angivet i bestemt form, nemlig »føreren«,

»1) Skal førere, som er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, i tilfælde af kørsel med to førere både opfylde

betingelserne i forordningens artikel 8, stk. 1, og i artikel 8, stk. 2, eller går forordningens artikel 8, stk. 2, forud for stk. 1, som en *lex specialis*-regel?

den foreliggende sag. Derimod finder AETR-overenskomsten, som begge stater har ratificeret, anvendelse.

- 2) Er bestemmelserne i artikel 8, stk. 1, eller eventuelt i artikel 8, stk. 1 og 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, i en situation med kørsel med to førere, som er omfattet af forordningens anvendelsesområde, uanvendelige, fordi de er i strid med trindhøjere fællesskabsret? «

12. Også Kommissionen har anført, at AETR-overenskomsten finder anvendelse og ikke forordning nr. 3820/85. Imidlertid mener Kommissionen, at sagen bør antages til realitetsbehandling, eftersom AETR-overenskomsten er en folkeretlig overenskomst, og derfor en retsakt udstedt af Fællesskabets institutioner, der kan efterprøves i henhold til artikel 234, litra b), EF³. I henhold til forordning nr. 3820/85 er det sagområde, der er reguleret i AETR-overenskomsten, omfattet af forordningens anvendelsesområde. Ifølge Kommissionen er overenskomsten derfor en del af fællesskabsretten, og Domstolen har kompetence til at fortolke den.

V — Parternes argumenter

13. Den svenske regering har gjort gældende, at det tilkommer den nationale ret at bestemme, hvilke bestemmelser der er relevante.

A — Formaliteten

11. Den østrigske regering har anført, at de præjudicielle spørgsmål ikke bør besvares. Ifølge de oplysninger, regeringen råder over, blev den omhandlede lastbil anvendt til en international vejtransport mellem Østrig og Tjekkiet. Der er ifølge regeringen derfor ikke tale om en vejtransport »inden for Fællesskabet«, hvorfor forordning nr. 3820/85 ikke kan finde anvendelse i

B — Det første præjudicielle spørgsmål

14. Vedrørende det første præjudicielle spørgsmål er alle sagens parter af den

³ — Kommissionen har i denne forbindelse påberåbt sig dom af 26.10.1982, sag 104/81, Kupferberg, Sml. s. 3641, præmis 14.

opfattelse, at stk. 2 er en *lex specialis*-regel i forhold til stk. 1, med den konsekvens, at stk. 1 ikke kan finde anvendelse, når forudsætningerne for anvendelsen af stk. 2 er opfyldt.

angivelse udelukker en kumulativ anvendelse af de to bestemmelser.

15. Den franske regering og Kommissionen har anført, at det følger af bestemmelse-ernes ordlyd og opbygning, at stk. 1 ikke kan finde anvendelse ved transporter med mere end en fører. Når der i stk. 1 anvendes ordet »føreren«, menes der ikke enhver fører, men kun kørsel med en enkelt fører. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på en dobbeltbemandet lastbil. Stk. 2 forudsætter derimod, at der er mindst to førere i køretøjet.

18. Den nederlandske og den svenske regering samt Kommissionen har endvidere gjort gældende, at stk. 2 ville være fuldkommen betydningsløs, hvis begge bestemmelser skulle være opfyldt kumulativt. Hvis de strengere bestemmelser i stk. 1 er overholdt, vil betingelserne i stk. 2 altid være opfyldt.

19. Den nederlandske regering og Kommissionen har ydermere henvist til ordlyden af stk. 3, som bestemmer, at en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder skal overholdes. Også heraf følger det, at begge bestemmelser ikke kan anvendes kumulativt.

16. Også den svenske regering mener, at artikel 8, stk. 2, er en *lex specialis*-bestemmelse i forhold til stk. 1. Allerede af stk. 2's ordlyd (hvis der er mindst to førere i køretøjet) følger det, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse på kørsel med en enkelt fører.

20. Den nederlandske og den østrigske regering såvel som Kommissionen har henvist til det videre formål med artikel 8, stk. 2, som er at muliggøre kortere hviletider i dobbeltbandede lastbiler. Heraf følger, at begge bestemmelser ikke kan anvendes kumulativt, da dobbeltbandede lastbiler ellers skulle holde længere pauser end ved kørsel med en enkelt fører. Derved ville en transportvirksomhed ikke længere se nogen tilskyndelse i at benytte flermandsbetjening over et længere sammenhængende tidsrum og derved transportere varer hurtigere. Flermandsbetjening

17. Derudover begrundes den svenske regering og Kommissionen deres synspunkter ved at anføre de forskellige tidsrum, der skal overholdes som hviletider, nemlig henholdsvis 24 timer og 30 timer. Denne

bidrager til færdselssikkerheden, eftersom den fører, der ikke sidder ved rattet, kan hvile under turen. En forbedret færdselssikkerhed er imidlertid et væsentligt formål, der forfølges med forordningen.

har den franske, den nederlandske, den østrigske og den svenske regering samt Kommissionen ikke set nogen grund til at frygte, at forordningens artikel 8, stk. 1 og 2, ikke er tilstrækkelige til at være i overensstemmelse med retssikkerhedsprincippet og med princippet om fællesskabsreglernes klarhed.

21. Den nederlandske regering har desuden henvist til det forslag til forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport⁴, som skal erstatte forordning nr. 3820/85. I forslagets artikel 8, stk. 2, bestemmes det, at føreren skal afslutte en ny daglig hviletid senest 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid. Ordlyden af stk. 4 er som følger: »*Uanset stk. 2 skal en fører, der deltager i flermandsbetjening, afslutte en ny daglig hviletid senest 30 timer efter afslutningen af den foregående daglige hviletid*« (min fremhævelse). I denne retsakt er stk. 4 tydeligvis en undtagelse til stk. 2. I henhold til betragtningerne til dette forslag til forordning tager det sigte på at tydeliggøre den gældende ordning.

23. Den franske regering og Rådet har gjort gældende, at den af den forelæggende ret citerede dom i sagen Kommissionen mod Italien⁵ ikke kan være relevant, eftersom den vedrører nationale bestemmelser til gennemførelse af et direktiv og ikke som i den foreliggende sag en forordnings bestemmelser.

24. Rådet, der udtrykkeligt kun har ytret sig om det andet præjudicielle spørgsmål, men som herved er fremkommet med lignende bemærkninger som sagens øvrige parter vedrørende det første spørgsmål, har gjort gældende, at fortolkningen af artikel 8, stk. 1 og 2, følger af den teleologiske og systematiske sammenhæng, bestemmelserne indgår i. Færdselssikkerheden er et formål, der forfølges med forordning nr. 3820/85. I den forbindelse fastsættes der med artikel 8, stk. 1, en almindelig regel om førerens hviletid inden for et tidsrum på 24 timer, som kan afkortes på særlige i bestemmelsen angivne betingelser. Stk. 2 muliggør en endnu større afkortning, når bemanningen består af mindst to førere. Denne teleologiske og

C — Det andet præjudicielle spørgsmål

22. I lyset af deres anbringender vedrørende det første præjudicielle spørgsmål

4 — KOM(2001) 573 endelig udg. af 12.10.2001, EFT 2002 C 51 E, s. 234.

5 — Dom af 17.5.2001, sag C-159/99, Kommissionen mod Italien, Sml. I, s. 4007, præmis 32.

systematiske fortolkning bekræftes af bestemmelse-ernes ordlyd, hvorfor Rådet finder, at de er tilstrækkeligt præcise.

hvorvidt den fastsatte fortabelse af den af sagsøgerne i hovedsagen foreløbigt stillede sikkerhed er retmæssig eller ej.

VI — Stillingtagen

A — Formaliteten

25. I overensstemmelse med fast retspraksis inden for rammerne af det samarbejde, der i henhold til artikel 234 EF er indført mellem Domstolen og de nationale retsinstanser, tilkommer det udelukkende den nationale retsinstans, for hvem en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Når de af den nationale retsinstans stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af en bestemmelse i fællesskabsretten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse herom⁶.

26. Den forelæggende ret har tydeligt givet udtryk for, at den finder en fortolkning af artikel 8 i forordning nr. 3820/85 nødvendig for at kunne træffe afgørelse om,

27. Det er kun muligt at afvise at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national retsinstans, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af fællesskabsretten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en saglig korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål⁷.

28. Ganske vist kan der i den foreliggende sag opstå tvivl om, hvorvidt forordning nr. 3820/85 finder anvendelse på de faktiske omstændigheder, således som de er beskrevet af den forelæggende ret. Det er ganske tvivlsomt, om den bødepålagte handling er forekommet inden for rammerne af vejtransport inden for Fællesskabet, som omhandlet i forordningens artikel 2.

29. På baggrund af anmodningen om en præjudiciel afgørelse og parternes indlæg fremgår det i den henseende, at den bødepålagte handling må tilskrives to tjekkiske

⁶ — Dom af 15.12.1995, sag C-415/93, Bosman, Sml. I, s. 4921, præmis 59, og af 10.5.2001, forenede sager C-223/99 og C-260/99, Agorà og Excelsior, Sml. I, s. 3605, præmis 18.

⁷ — Jf. den i fodnote 6 nævnte Bosman-dom, præmis 61, og Agorà og Excelsior-dommen, præmis 20.

førere, der i en tjekkisk indregistreret lastbil var undervejs ved den østrigsk-tjekkiske grænsekontrol Drasenhofen. Forelæggelseskendelsen indeholder imidlertid ingen oplysninger om vejtransportens udgangspunkt og bestemmelsessted. Skulle det dreje sig om en vejtransport fra eller til Tjekkiet, hvad den omstændighed, at køretøjet blev kontrolleret ved grænsen, taler for, er det på grund af, at Den Tjekkiske Republik endnu ikke er medlem af EF, tvivlsomt, om det trods alt kan have været en vejtransport inden for Fællesskabet. Som den svenske regering korrekt har fastslået, er det den forelæggende rets opgave at klarlægge, om forordning nr. 3820/85 finder anvendelse på den sag, den skal træffe afgørelse i.

anvendelse af forordningen, eftersom bestemmelserne har samme ordlyd.

31. Domstolen er også kompetent med hensyn til fortolkningen af bestemmelserne i AETR-overenskomsten. Ganske vist er Fællesskabet ikke blevet part i overenskomsten. Derfor synes Kommissionens påberåbelse af Kupferberg-dommen ikke at kunne begrunde en kompetence for Domstolen. I denne sag drejede det sig om en frihandels-overenskomst, som Fællesskabet havde indgået⁸.

30. I den henseende kan den tvivl, der er med hensyn til, om forordning nr. 3820/85 finder anvendelse, dog ikke begrunde den antagelse, at den fortolkning af fællesskabsretten, som den forelæggende ret har anmodet om, åbenbart ikke har nogen forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, eller at problemet er af hypotetisk karakter. For det tilfælde, at den forelæggende ret på baggrund af anvendelsen af forordningens artikel 2 måtte komme til det resultat, at det ikke drejer sig om en »vejtransport inden for Fællesskabet«, men om en »international« vejtransport, og at bestemmelserne i AETR-overenskomsten derfor finder anvendelse i henhold til artikel 2, stk. 2, står den forelæggende ret over for nøjagtig det samme fortolkningsspørgsmål som ved

32. Også Kommissionens synspunkt, hvorefter AETR-overenskomsten er blevet »en del af fællesskabsretten«, er nok for vidtgående. Domstolen har kun fastslået noget sådant i forhold til de overenskomster, der var ratificeret af Fællesskabet⁹, hvad der netop ikke er tilfældet med AETR-overenskomsten.

33. Domstolen har ganske vist erklæret sig kompetent til at fortolke bestemmelser i en folkeretlig overenskomst, som Fællesskabet ikke havde ratificeret, hvis og så vidt

8 — Jf. præmis 12 i den i fodnote 3 nævnte Kupferberg-dom.

9 — Dom af 30.4.1974, sag 181/73, Haegeman, Sml. s. 449, præmis 2-6, og Rettens dom af 22.1.1997, sag T-115/94, Opel Austria mod Rådet, Sml. II, s. 39, præmis 101.

Fællesskabet i medfør af EF-traktaten havde overtaget beføjelser, der tidligere udøvedes af medlemsstaterne inden for denne overenskomsts anvendelsesområde, og således var bundet af dennes bestemmelser¹⁰.

34. AETR-overenskomsten blev sat i kraft i Fællesskabet ved Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77 af 12. december 1977¹¹. Det fremgår af fjerde betragtning til denne forordning, at for den del af AETR, som falder ind under anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 543/69¹², henhører det, fra nævnte forordnings ikrafttræden, under Fællesskabets kompetence at forhandle og indgå den pågældende overenskomst. Ifølge samme betragtning berettiger de særlige omstændigheder i forbindelse med AETR-forhandlingerne dog undtagelsesvis til en fremgangsmåde, hvorefter Fællesskabets medlemsstater hver for sig, inden for rammerne af en samordnet aktion, deponerer deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, samtidigt med at de handler i Fællesskabets interesse og på dets vegne. Forhandlingerne om AETR-overenskomsten var nemlig kendetegnet ved, at det indledende samt en betragtelig del af De Forenede Nationers Økonomiske Udvalg for Europas samlede arbejde tidsmæssigt lå forud for den overdragelse af beføjelser til Fællesskabet, der

fandt sted i kraft af forordning nr. 543/69¹³. Også syvende betragtning til forordning nr. 3820/85 henviser til disse særlige omstændigheder.

35. Som det fremgår af foregående punkt, har Fællesskabet siden vedtagelsen af forordning nr. 543/69 med støtte i EF-traktaten varetaget de af medlemsstaterne tidligere udøvede beføjelser vedrørende de i AETR-overenskomsten regulerede forhold. Følgelig har Domstolen i overensstemmelse med den ovennævnte praksis kompetence til at fortolke AETR-overenskomsten.

36. Anmodningen om en præjudiciel afgørelse skal derfor antages til realitetsbehandling.

B — *Det første præjudicielle spørgsmål*

37. Med det første præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret navnlig oplyst, om de i artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 fastsatte betingelser om overholdelse af hviletider ved en dobbeltbemandet vejtransport skal opfyldes kumulativt, eller om stk. 2 er en *lex specialis*-regel i forhold til stk. 1.

10 — Dom af 12.12.1972, forenede sager 21/72-24/72, International Fruit Company m.fl., Sml. 1972, s. 295, org.ref.: Rec. s. 1219, præmis 18, og af 14.7.1994, sag C-379/92, Peralta, Sml. I, s. 3453, præmis 16.

11 — Rådets forordning af 12.12.1977 om iværksættelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), EFT L 334, s. 11.

12 — Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25.3.1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport, EFT 1969 I, s. 158.

13 — Jf. det, som anføres i dom af 31.3.1971, sag 22/70, Kommissionen mod Rådet, Sml. 1971, s. 42, org.ref.: Rec. s. 263, præmis 81-90.

38. I henhold til stk. 1's ordlyd skal »føreren« have en daglig hviletid på mindst 11 sammenhængende timer inden for hvert tidsrum af 24 timer. Stk. 2 finder derimod kun anvendelse, såfremt der er mere end to førere i køretøjet. Ganske vist udelukker formuleringen »mindst to førere« i stk. 2 isoleret set og efter sin ordlyd ikke, at begrebet »fører« i stk. 1 kan finde anvendelse på alle førere, som omfattes af stk. 2. Den omstændighed, at antallet af førere er forskelligt, udgør imidlertid et indicium for, at bestemmelserne regulerer forskellige situationer og derfor ikke kan anvendes kumulativt. I stk. 2 nævnes, at der mindst er to førere i køretøjet. Ikke desto mindre kan de kun skiftevis være fører, og den anden er således passager og behøver ikke at koncentrere sig om trafikken sådan som føreren. Derimod regulerer stk. 1 vejtransport med en enkelt fører, som dermed også altid er den eneste, der fører køretøjet.

keligt med otte timer inden for en periode på 30 timer. Bestemmelsen i stk. 2 om en i forhold til stk. 1 forkortet hviletid giver kun mening, hvis bestemmelsen i stk. 1 ikke finder anvendelse, når der mindst er to førere i køretøjet. Når en hviletid på mindst 11 timer tages inden for 24 timer, opfyldes logisk set altid kravet om en hviletid på otte timer inden for en periode på 30 timer.

40. Bag denne bestemmelse ligger den overvejelse, hvad også Kommissionen gør opmærksom på, at færdselssikkerheden sikres bedre, når der er flermandsbetjening på transporter. Dermed kan den minimale hviletid nedsættes. For transportvirksomheden ligger der heri den fordel, at den økonomiske ekstrabyrde, der ligger i flermandsbetjening, kan udlignes ved, at køretøjet kan anvendes i en længere periode. Dette formål med bestemmelsen i stk. 2 ville ikke blive nået, hvis en vejtransport udført af et dobbeltbemandet køretøj skulle opfylde kravene i stk. 1 for at være lovlig.

39. Til støtte for, at bestemmelserne ikke finder anvendelse kumulativt, taler analysen af begge disse bestemmelsers indhold. For det første omtales der i begge stykker tidsrum af forskellig længde, inden for hvilken hviletiden skal ligge. Mens der i stk. 1 gælder et tidsrum på 24 timer, skal der i medfør af stk. 2 være en hviletid inden for 30 timer. For det andet er hviletidens varighed forskellig. I stk. 1 forlanges der en hviletid på 11 timer inden for hvert tidsrum af 24 timer, mens det i stk. 2 er tilstræk-

41. En sådan fortolkning, der støtter sig på bestemmelsens ordlyd og formål, bekræftes af reglen i stk. 3. Heri bestemmes det, at en

af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder i løbet af hver uge skal forlænges til 45 timers ugentlig hviletid. Dette bekræfter, at stk. 1 og 2 finder anvendelse alternativt og ikke kumulativt.

nes retsakter, som har retsvirkninger, er klar og utvetydig, og at den bekendtgøres for de berørte parter, således at de med sikkerhed ved, fra hvilket tidspunkt retsakten er gældende og begynder at have retsvirkninger¹⁴. Denne retspraksis gælder også for forordninger¹⁵.

42. Det første præjudicielle spørgsmål skal derfor besvares med, at førere, som er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, i tilfælde af kørsel med to førere kun skal opfylde betingelserne i artikel 8, stk. 2, der som *lex specialis*-regel går forud for stk. 1.

45. Ved behandlingen af det første præjudicielle spørgsmål blev forholdet mellem de to bestemmelser klarlagt ud fra klassiske juridiske fortolkningsmetoder. På baggrund af bestemmelsens ordlyd, systematiske opbygning med stk. 3 og formål blev det udledt, at stk. 2 er en *lex specialis*-regel i forhold til stk. 1, og at dobbeltbemandede lastbiler kun skal overholde kravene i stk. 2. De forskellige fortolkningsmetoder, der blev anvendt, førte dermed frem til det samme resultat. Det kan herefter ikke fastslås, at der foreligger en usikkerhed omkring fortolkningen af denne bestemmelse, eller at den ikke er tilstrækkelig klar.

C — *Det andet præjudicielle spørgsmål*

43. Med det andet præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om den tvivl, der hersker omkring fortolkningen af bestemmelserne i artikel 8, stk. 1 og 2, fører til, at bestemmelserne er ugyldige på grund af tilsidesættelse af retssikkerhedsprincippet og princippet om fællesskabsreglernes klarhed.

46. Det andet præjudicielle spørgsmål skal herefter besvares med, at gennemgangen af artikel 8, stk. 1 og 2, i Rådets forordning nr. 3820/85 intet har frembragt, der kan rejse tvivl med hensyn til bestemmelsernes gyldighed.

44. Ifølge fast retspraksis kræver retssikkerhedsprincippet, at hver af institutioner-

14 — Dom af 9.7.1981, sag 169/80, Gondrand Frères og Garancini, Sml. s. 1931, præmis 17, af 22.2.1984, sag 70/83, Kloppenburg, Sml. s. 1075, præmis 11, og af 15.12.1987, sag 325/85, Irland mod Kommissionen, Sml. s. 5041, præmis 18, samt Rettens dom af 7.2.1991, forenede sager T-18/89 og T-24/89, Tagaras mod Domstolen, Sml. II, s. 53, præmis 40.

15 — Dommen i sagen Opel Austria mod Rådet, nævnt i fodnote 9 ovenfor, præmis 124.

VII — Forslag til afgørelse

47. På baggrund af ovenstående foreslår jeg, at de præjudicielle spørgsmål besvares som følger:

- »1) Førere, som er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport, skal i tilfælde af kørsel med to førere kun opfylde betingelserne i artikel 8, stk. 2, der som *lex specialis*-regel går forud for stk. 1.
- 2) Gennemgangen af artikel 8, stk. 1 og 2, i forordning nr. 3820/85 har intet frembragt, der kan rejse tvivl med hensyn til bestemmelsernes gyldighed.«