

61992J0116

ARREST VAN HET HOF (ZESDE KAMER) VAN 15 DECEMBER 1993. - STRAFZAAK TEGEN KEVIN ALBERT CHARLTON, JAMES HUYTON EN RAYMOND EDWARD WILLIAM WILSON. - VERZOEK OM EEN PREJUDICIELE BESLISSING: MANCHESTER CROWN COURT - VERENIGD KONINKRIJK. - WEGVERVOER - RIJTIJDEN EN ONDERBREKINGEN. - ZAAK C-116/92.

Jurisprudentie 1993 bladzijde I-06755

Samenvatting

Partijen

Overwegingen van het arrest

Beslissing inzake de kosten

Dictum

Trefwoorden

Vervoer - Wegvervoer - Sociale voorschriften - Verbod te rijden gedurende ononderbroken periode van meer dan 4 1/2 uur - Wijze van berekening van duur van onderbrekingen

(Verordening nr. 3820/85 van de Raad, art. 7, leden 1 en 2)

Samenvatting

Artikel 7, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, moet aldus worden uitgelegd, dat het bestuurders die onder de werkingssfeer van deze verordening vallen, verboden is, gedurende meer dan 4 1/2 uur ononderbroken te rijden. Wanneer een bestuurder evenwel een onderbreking van 45 minuten in acht heeft genomen, in één keer of door verschillende onderbrekingen van tenminste vijftien minuten binnen of aan het eind van een rijtijd van 4 1/2 uur, dient de in artikel 7, lid 1, van de verordening bedoelde berekening opnieuw aan te vangen, ongeacht de rijtijd en de onderbrekingen die die bestuurder voordien in acht heeft genomen.

Het aanvangspunt van de in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 3820/85 bedoelde berekening valt samen met het tijdstip waarop de bestuurder het in verordening nr. 3821/85 bedoelde controleapparaat in werking stelt en begint te rijden.

Partijen

In zaak C-116/92,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van de Manchester Crown Court, in de aldaar dienende strafzaak tegen

K. A. Charlton, J. Huyton, R. E. W. Wilson,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 7, leden 1 en 2, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 1),

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE

(Zesde kamer),

samengesteld als volgt: M. Diez de Velasco, president van de Vierde kamer, waarnemend voor de

kamerpresident, F. A. Schockweiler, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn en J. L. Murray, rechters,
advocaat-generaal: W. Van Gerven

griffier: D. Louterman-Hubeau, hoofdadministrateur

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

- K. A. Charlton, J. Huyton en R. E. W. Wilson, vertegenwoordigd door J. A. Backhouse, solicitor,

- de Franse regering, vertegenwoordigd door E. Belliard, adjunct-directeur bij de directie juridische zaken van het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde,

- de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door B. R. Bot, secretaris-generaal van het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde,

- de Britse regering, vertegenwoordigd door S. L. Hudson van het Treasury Solicitor's Department, als gemachtigde, bijgestaan door D. Bethlehem, barrister,

- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door X. Lewis en V. Di Bucci, leden van haar juridische dienst, als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van K. A. Charlton c.s., de Britse regering en de Commissie van de Europese Gemeenschappen ter terechtzitting van 1 juli 1993,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 15 september 1993,

het navolgende

Arrest

Overwegingen van het arrest

1 Bij beschikking van 7 april 1992, ingekomen ten Hove op 13 april daaraanvolgend, heeft de Manchester Crown Court krachtens artikel 177 EEG-Verdrag drie prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van artikel 7, leden 1 en 2, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 1; hierna: "verordening").

2 Bij de Manchester Crown Court (hierna: "verwijzende rechter") is een beroep aanhangig tegen veroordelingen door de Heywood Magistrates. Deze hadden Charlton, Huyton en Wilson veroordeeld wegens verscheidene overtredingen van de artikelen 6, lid 1, 7, leden 1 en 2, en 8, lid 1, van de verordening, alsmede van de bepalingen van de Transport Act 1968, zoals gewijzigd, en de Drivers' Hours (Harmonization with Community Rules) Regulations 1986.

3 In het kader van dat beroep besloot de verwijzende rechter de volgende prejudiciële vragen aan het Hof voor te leggen:

"1. Betreffende de uitlegging van artikel 7, leden 1 en 2, [van verordening nr. 3280/85]: creëert de verordening afzonderlijk periodes van 4 1/2 uur rijden, na afloop waarvan of tijdens welke onderbrekingen van ten minste 45 minuten in acht moeten worden genomen, wanneer de chauffeur niet onmiddellijk een dagelijkse of wekelijkse rusttijd begint?

2. Betreffende de dagelijkse rijtijd: vanaf welk ogenblik moet de periode van 4 1/2 uur worden berekend?

3. Eindigt die periode en begint een nieuwe periode van 4 1/2 uur:

a) na afloop van in totaal 45 minuten rust

of

b) nadat in totaal 4 1/2 uur is gereden

of

c) op glijdende basis, telkens wanneer de chauffeur in totaal 4 1/2 uur heeft gereden en tijdens die periode niet een onderbreking van ten minste 45 minuten in acht heeft genomen?"

4 Voor een nadere uiteenzetting van de feiten in het hoofdgeding, het procesverloop en de bij het Hof ingediende schriftelijke opmerkingen wordt verwezen naar het rapport ter terechtzitting. Deze elementen van het dossier worden hierna slechts weergegeven voor zover dat noodzakelijk is voor de redenering van het Hof.

De eerste en de derde vraag

5 Aangezien de eerste en de derde vraag op dezelfde kwestie betrekking hebben, dienen zij te zamen te worden onderzocht.

6 Volgens het Verenigd Koninkrijk is het kernpunt van de door de verwijzende rechter gestelde vragen,

hoe de in artikel 7, lid 1, van de verordening bedoelde periode van 4 1/2 uur moet worden opgevat en hoe die periode zich verhoudt tot de in artikel 6, lid 1, van de verordening bedoelde dagelijkse rijtijd.

7 Artikel 7, om welks uitlegging de nationale rechter verzoekt, luidt als volgt:

"1. Na 4 1/2 uur rijden moet de bestuurder een onderbreking van ten minste 45 minuten in acht nemen, tenzij hij aan een rusttijd begint.

2. Deze onderbreking kan worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, die zodanig in de rijtijd of onmiddellijk daarna worden ingelast dat aan de bepalingen van lid 1 wordt voldaan."

8 De verordening, die in de plaats is gekomen van verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969, die dezelfde materie regelde, beoogt de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. Blijkens de eerste overweging van de considerans wil zij de vooruitgang die op dat gebied geboekt is, vrijwaren en bevorderen, maar de desbetreffende bepalingen versoepelen, zonder dat dat ten koste gaat van de beoogde doelstellingen. Deze doelstellingen zijn drievoudig, te weten het wegnemen van dispariteiten die de mededinging vervalsen, het beschermen van de verkeersveiligheid, en het verbeteren van de leefomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van de bestuurders. Zij vervangt de glijdende week door de vaste week (artikel 1, lid 4).

9 Wat de rijtijden betreft, blijft de verordening de ononderbroken rijtijd en de dagelijkse rijtijd beperken (artikel 7, lid 1, respectievelijk artikel 6, lid 1), maar zij verlengt die tijden in vergelijking met verordening nr. 543/69. Tegelijkertijd worden de rijtijdonderbrekingen aangepast, teneinde rekening te houden met de langere dagelijkse rijtijd. Artikel 11 van de verordening staat de Lid-Staten toe, strengere regels met betrekking tot de rijtijden te stellen. Ingevolge artikel 12 mag de bestuurder, teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, van de bepalingen van de verordening afwijken, voor zover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen, mits hij geen afbreuk doet aan de veiligheid van het wegverkeer.

10 De verdachten in het hoofdgeding wijzen op het dubbelzinnige karakter van die bepalingen en stellen het Hof voor, de minst beperkende uitlegging ervan te aanvaarden, zulks op grond van de algemene rechtsbeginselen, in het bijzonder het beginsel dat in strafzaken de voor de verdachte gunstigste uitlegging moet worden gekozen, en het beginsel dat aan particulieren de grootst mogelijke vrijheid moet worden gegeven om hun activiteiten uit te oefenen zoals hun goedgevindt. Daarvan uitgaande komen zij tot de conclusie, dat de dagelijkse rijtijd twee periodes van 4 1/2 uur omvat, binnen welke of aan het eind waarvan de bestuurder een onderbreking van 45 minuten of verschillende onderbrekingen van in totaal 45 minuten in acht moet nemen. Aangezien de onderbreking met betrekking tot de tweede periode van 4 1/2 uur aan het eind daarvan mag worden genomen, staat de verordening de bestuurder toe, iedere dag negen uur te rijden en slechts 45 minuten te stoppen op een willekeurig tijdstip binnen of aan het eind van de eerste periode van 4 1/2 uur (de "gescheiden periodes"-interpretatie).

11 De Britse regering is de tegenovergestelde mening toegedaan. Haars inziens zou de door verdachten voorgestelde uitlegging het mogelijk maken, dat een bestuurder die zijn onderbrekingen van de eerste periode van 4 1/2 uur aan het begin van de dag concentreert, vrijwel de gehele dag ononderbroken rijdt. Een dergelijke oplossing zou in strijd zijn met de verordening, volgens welke het in geen geval geoorloofd is langer dan 4 1/2 uur te rijden zonder één of meer onderbrekingen van in totaal 45 minuten in acht te nemen. In de opvatting van het Verenigd Koninkrijk moet derhalve de bestuurder, wil hij voldoen aan artikel 7 van de verordening, binnen de maximale dagelijkse rijtijd van negen uur te allen tijde niet enkel rekening houden met de periode gedurende welke hij voornemens is te rijden, maar ook met de periode die hij reeds aan het stuur heeft doorgebracht zonder één of meer onderbrekingen van in totaal 45 minuten in acht te hebben genomen, zodanig dat er aan het einde van de dagelijkse rijtijd niet een periode is gedurende welke de rijtijd meer dan 4 1/2 uur heeft bedragen (de "glijdende periode"-interpretatie).

12 De Franse regering, ten slotte, stelt een tussenoplossing voor. Volgens haar uitlegging van artikel 7 van de verordening begint na 45 minuten onderbreking, bestaande uit alle onderbrekingen van ten minste vijftien minuten binnen een periode van 4 1/2 uur, de in artikel 7, lid 1, van de verordening voorgeschreven berekening opnieuw, zonder dat de gehele voorafgaande periode verder in aanmerking wordt genomen.

13 Volgens de opvattingen van het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk bestaat de in artikel 6, lid 1, van de verordening geregelde dagelijkse rijtijd niet, zoals verdachten stellen, uit twee perioden van 4 1/2 uur. In de uitlegging van het Verenigd Koninkrijk bevat artikel 7, lid 1, van de verordening uitsluitend een verplichting om te eniger tijd gedurende de dagelijkse rijtijd onderbrekingen in acht te nemen. In de Franse opvatting bestaat de mogelijkheid, dat de berekening van de 4 1/2 uur, bedoeld in artikel 7, lid 1, van de verordening, binnen een dagelijkse rijtijd verschillende malen opnieuw begint.

14 Zoals het Hof herhaaldelijk heeft verklaard (zie arresten van 6 december 1979, zaak 47/79, Nehlsen, Jurispr. 1979, blz. 3639, en 11 juli 1984, zaak 133/83, Scott, Jurispr. 1984, blz. 2863), moet, wanneer een bepaling onvoldoende precies en uitdrukkelijk is, de draagwijdte ervan worden bepaald door te onderzoeken welke haar doelstellingen zijn en in welke juridische context zij geplaatst is.

15 Uit de veertiende overweging van de considerans van de verordening blijkt, dat de aan de rijtijden gestelde beperkingen bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dit wordt bevestigd door artikel 12 van de verordening, dat de bestuurder toestaat af te wijken van de bepalingen van de verordening, met inbegrip van artikel 7, teneinde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, mits hij geen afbreuk doet aan de veiligheid van het wegverkeer.

16 Uit het voorgaande volgt, dat artikel 7, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 niet aldus kan worden uitgelegd, dat het de bestuurders zou toestaan gedurende een periode van langer dan 4 1/2 uur ononderbroken te rijden.

17 De door verdachten in het hoofdgeding voorgestane uitlegging moet mitsdien worden afgewezen, aangezien zij niet in overeenstemming is met de door de verordening nagestreefde doelstellingen van verkeersveiligheid.

18 Voorts moet eraan worden herinnerd, dat de verordening, overeenkomstig de eerste overweging van haar considerans, de bepalingen van verordening nr. 543/69 heeft versoepeld, zulks met inbegrip van de beperkingen op de wekelijkse en dagelijkse rijtijden en de rusttijden (zie arrest van 2 oktober 1991, zaak C-8/90, Kennes en Verkooyen, Jurispr. 1991, blz. I-4391, r.o. 3).

19 Zo zijn de in de artikelen 6, lid 1, en 7, lid 1, bedoelde rijtijden verlengd, maar is tegelijkertijd ook de in artikel 7, leden 1 en 2, bedoelde rusttijd verlengd.

20 In die context moet iedere verdergaande beperking van de rijtijd worden gezien als een uitzondering op de algemene doelstelling van de verordening om de bepalingen te versoepelen, en derhalve eng worden uitgelegd.

21 De door de Britse regering verdedigde uitlegging is in strijd met de in de eerste overweging van de considerans van de verordening genoemde doelstelling om de bepalingen van verordening nr. 543/69 te versoepelen. De door haar voorgestelde berekening van de onderbrekingen zou pas eindigen bij afloop van de dagelijkse rijtijd of wanneer de bestuurder een onderbreking van ten minste 45 minuten in acht heeft genomen. Dit zou er in feite toe leiden, dat wanneer de bestuurder de verplichte onderbreking opdeelt, dezelfde rijtijd twee maal wordt geteld. Bovendien is die berekening niet verenigbaar met de tekst van artikel 7, lid 2, dat uitdrukkelijk bepaalt, dat de onderbreking van 45 minuten die krachtens lid 1 na 4 1/2 uur rijtijd in acht moet worden genomen, mag worden "vervangen" door onderbrekingen van elk ten minste vijftien minuten, verdeeld over de rijtijd of onmiddellijk na die periode.

22 Mitsdien moet de conclusie luiden, dat wanneer een bestuurder een onderbreking van 45 minuten in acht heeft genomen, in één keer of door verschillende onderbrekingen van tenminste vijftien minuten binnen of aan het einde van een rijtijd van 4 1/2 uur, de in artikel 7, lid 1, van de verordening bedoelde berekening opnieuw dient aan te vangen, ongeacht de rijtijd en de onderbrekingen die die bestuurder voordien in acht heeft genomen.

De tweede vraag

23 Aangaande de vraag wanneer de rijtijd begint, moet worden opgemerkt, dat volgens de vijfde overweging van de considerans van verordening nr. 3820/85 één van haar doelstellingen is, de controle op het werk van de bestuurders te verbeteren.

24 Het stelsel voor het waarborgen van de doeltreffendheid van die controle is ingevoerd bij verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 8). De derde overweging van de considerans van deze verordening zegt, dat de enige efficiënte controle op de door artikel 7, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 voorgeschreven rij- en rusttijden bestaat in de controle door middel van het bij verordening nr. 3821/85 voorziene controleapparaat.

25 Mitsdien moet het antwoord op de tweede vraag luiden, dat het aanvangspunt van de door artikel 7, lid 1, van verordening nr. 3820/85 bedoelde berekening samenvalt met het tijdstip waarop de bestuurder het in verordening nr. 3821/85 bedoelde controleapparaat in werking stelt en begint te rijden.

Beslissing inzake de kosten

Kosten

26 De kosten door de Britse, de Franse en de Nederlandse regering en de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

Dictum

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

uitspraak doende op de door de Manchester Crown Court bij beschikking van 7 april 1992 gestelde vragen, verklaart voor recht:

1) Artikel 7, leden 1 en 2, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, moet aldus worden uitgelegd, dat het bestuurders die onder de werkingssfeer van deze verordening vallen, verboden is, gedurende meer dan 4 1/2 uur ononderbroken te rijden. Wanneer een bestuurder evenwel een onderbreking van 45 minuten in acht heeft genomen, in één keer of door verschillende onderbrekingen van tenminste vijftien minuten binnen of aan het eind van een rijtijd van 4 1/2 uur, dient de in artikel 7, lid 1, van de verordening bedoelde berekening opnieuw aan te vangen, ongeacht de rijtijd en de onderbrekingen die die bestuurder voordien in acht heeft genomen.

2) Het aanvangspunt van de in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 3820/85 bedoelde berekening valt samen met het tijdstip waarop de bestuurder het controleapparaat bedoeld in verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, in werking stelt en begint te rijden.