

## 61992J0313

**ARREST VAN HET HOF (ZESDE KAMER) VAN 2 JUNI 1994. - STRAFZAAK TEGEN VAN SWIETEN BV. - VERZOEK OM EEN PREJUDICIELE BESLISSING: ARRONDISSEMENTSRECHTBANK AMSTERDAM - NEDERLAND. - WEGVERVOER - VOORSCHRIFTEN VAN SOCIALE AARD: TOEPASSING OP VERVOER WAARVAN TRAJECT GEDEELTELIJK IS GELEGEN IN LAND DAT GEEN PARTIJ IS BIJ AETR - "PERIODE VAN 24 UUR" EN "DAG". - ZAAK C-313/92.**

*Jurisprudentie 1994 bladzijde I-02177*

### Samenvatting

#### Partijen

#### Overwegingen van het arrest

#### Beslissing inzake de kosten

#### Dictum

## Trefwoorden

++++

1. *Vervoer ° Wegvervoer ° Sociale bepalingen ° Verordening nr. 3820/85 ° Werkingssfeer ° Vervoer met in Lid-Staat ingeschreven voertuigen over trajecten die slechts gedeeltelijk binnen Gemeenschap liggen ° Daaronder begrepen*

*(Verordening nr. 3820/85 van de Raad, art. 2, lid 1)*

2. *Vervoer ° Wegvervoer ° Sociale bepalingen ° Periode van 24 uur in zin van artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 ° Aanvang*

*(Verordening nr. 3820/85 van de Raad, art. 8, lid 1)*

## Samenvatting

1. *Artikel 2, lid 1, van verordening nr. 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, moet aldus worden uitgelegd, dat het ook van toepassing is op binnen de Gemeenschap met in een Lid-Staat ingeschreven voertuigen verricht wegvervoer naar of uit derde landen die geen partij zijn bij de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorvoertuigen in het internationale vervoer over de weg, of in transitio door deze landen.*

*Het nuttig effect van die verordening zou immers in gevaar komen, indien de toepassing van de communautaire regeling afhing van het traject dat door de in de verschillende Lid-Staten ingeschreven voertuigen wordt gevolgd, en indien het nationale recht van toepassing bleef wanneer het traject slechts gedeeltelijk binnen de Gemeenschap ligt.*

2. *De uitdrukking "elke periode van 24 uur" in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 moet aldus worden opgevat, dat zij doelt op elk interval van die duur dat begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt. Wanneer de dagelijkse rust is genomen in twee of drie afzonderlijke periodes, dient de berekening te beginnen aan het eind van de periode die minimaal acht uur heeft geduurd.*

*Alleen met die uitlegging kan immers worden bereikt, dat de rij- en rustperiodes elkaar zodanig afwisselen, dat de verkeersveiligheid is gewaarborgd en de arbeidsvoorwaarden van de bestuurder worden verlicht, welke doelstellingen door de verordening worden beoogd.*

## Partijen

*In zaak C-313/92,*

*betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, in de aldaar aanhangige strafzaak tegen Van Swieten BV,*

*om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 2, lid 1, en 8, lid 1, 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: G. F. Mancini, kamerpresident, M. Diez de Velasco (rapporteur), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler en P. J. G. Kapteyn, rechters,*

*advocaat-generaal: G. Tesauro*

*griffier: H. A. Ruehl, hoofdadministrateur*

*gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:*

*- de Officier van Justitie in persoon, M. J. A. van Zwieteren,*

*- de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door A. Bos, juridisch adviseur bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde,*

*- de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. L. Hudson, van het Treasury Solicitor's Department, als gemachtigde,*

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

*gezien het rapport ter terechtzitting,*

*gehoord de mondelinge opmerkingen van Van Swieten BV, vertegenwoordigd door J. B. Vallenduuk, juridisch adviseur, als gemachtigde; de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door T. Heukels, adjunct-juridisch adviseur bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde; de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. L. Hudson en D. Bethlehem, Barrister, en de Commissie van de Europese Gemeenschappen ter terechtzitting van 2 december 1993,*

*gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 januari 1994,*

*het navolgende*

*Arrest*

## **Overwegingen van het arrest**

*1 Bij vonnis van 16 april 1992, ingekomen bij de griffie van het Hof op 22 juli daaraanvolgend, heeft de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam (hierna: "verwijzende rechter") krachtens artikel 177 EEG-Verdrag twee prejudiciële vragen gesteld over de artikelen 2, lid 1, en 8, lid 1, 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 nr. 3820/85").*

*2 Die vragen zijn gerezen in een strafzaak tegen Van Swieten BV (hierna: "Van Swieten"), een in Nederland gevestigde vennootschap voor internationaal wegvervoer, ter zake van overtreding van de communautaire en Nederlandse bepalingen inzake rust- en rijtijden.*

*3 Bij een inspectie in oktober 1988 stelden de Nederlandse instanties vast, dat zeventien door Van Swieten tewerkgestelde chauffeurs de voorgeschreven rust- en rijtijden niet in acht hadden genomen bij het rijden met in Nederland ingeschreven voertuigen. De onregelmatigheden betroffen in dit geval de inachtneming van de gedurende elke periode van 24 uur te nemen minimale rusttijd, zoals voorgeschreven in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85. De onregelmatigheden hadden zich merendeels voorgedaan op trajecten binnen de Gemeenschap, maar in sommige gevallen ook tijdens vervoer met bestemming Zwitserland of in transit door Zwitserland. Dit derde land is geen partij bij de AETR-overeenkomst (Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorvoertuigen in het internationale vervoer over de weg; hierna: "AETR").*

*4 In Nederland worden de rij- en rusttijden van bestuurders van voertuigen voor vervoer over de weg geregeld in de Rijtijdenwet 1936 (hierna: "wet van 1936") en het krachtens deze wet vastgestelde Rijtijdenbesluit van 1977 (hierna: "besluit van 1977").*

*5 Ingevolge haar artikel 1a, lid 1, is de wet van 1936 "mede van toepassing met betrekking tot geheel of ten dele in het buitenland door een in Nederland gevestigde onderneming verricht wegvervoer, en de*

daarmee samenhangende werkzaamheden van de bemanningsleden". De artikelen 11 tot en met 14 van het besluit van 1977 regelen de dienst-, rij- en rusttijden van de bestuurders. Volgens artikel 17 van hetzelfde besluit van 1977 zijn die artikelen echter niet van toepassing op buitenlands vervoer waarop verordening nr. 3820/85 of de AETR van toepassing is.

6 De werkingssfeer van verordening nr. 3820/85 wordt in artikel 2 ervan als volgt omschreven:

"1. Deze verordening is van toepassing op het in artikel 1, punt 1, bedoelde wegvervoer binnen de Gemeenschap.

2. De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) is op het internationale vervoer over de weg van toepassing in plaats van de huidige voorschriften:

- wanneer dit vervoer plaatsvindt naar of uit derde landen die partij zijn bij de Overeenkomst, of in transitio door deze landen, en zulks voor het gehele traject, met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een Lid-Staat of in een van die derde landen,

- wanneer dit vervoer plaatsvindt uit of naar een derde land, met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen partij bij de Overeenkomst is, voor elk traject dat binnen de Gemeenschap wordt afgelegd."

7 Aangezien verordening nr. 3820/85 niet uitdrukkelijk van toepassing is verklaard op vervoer uit of naar een derde land dat geen partij is bij de AETR, wanneer dit vervoer plaatsvindt met in een Lid-Staat ingeschreven voertuigen, passen de Nederlandse instanties in dat geval gewoonlijk voor het gehele traject de Nederlandse regeling toe en houden zij geen rekening met verordening nr. 3820/85.

8 Artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 luidt als volgt:

"In elke periode van 24 uur geniet de bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste 11 achtereenvolgende uren; deze rusttijd zou maximaal 3 maal per week kunnen worden verkort tot een minimum van 9 achtereenvolgende uren, mits voor het eind van de volgende week ter compensatie een even lange rusttijd wordt verleend."

9 In Nederland is de controle op de naleving van de in de richtlijn vastgelegde dagelijkse rusttijden gebaseerd op de volgende beginselen. Het relevante moment voor de vaststelling van de periode van 24 uur wordt bepaald door:

- het tijdstip van de controle op de weg;

- het begin van de wekelijkse rusttijd;

- het begin van de (voldoende) dagelijkse rusttijd.

Voor de bepaling van de periode van 24 uur in elk concreet geval moet, wanneer de berekening een uitkomst geeft die kennelijk in een rustperiode als bedoeld in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 ligt, het hierboven bedoelde moment in de tijd worden teruggeschoven tot het tijdstip is bereikt waarop het bemanningslid niet vrij is om over zijn eigen tijd te beschikken.

10 De kantonrechter te Amsterdam veroordeelde Van Swieten in eerste aanleg. Hij was van oordeel, dat sommigen van haar chauffeurs bij vervoer binnen de Gemeenschap niet de minimale dagelijkse rusttijden van artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85, en bij vervoer naar of in transitio door Zwitserland die van artikel 11 van het besluit van 1977 in acht hadden genomen.

11 Voor de verwijzende rechter betoogde Van Swieten, dat verordening nr. 3820/85 van toepassing is op vervoer naar of in transitio door Zwitserland voor het gedeelte van het traject dat binnen de Gemeenschap ligt. Voor dit gedeelte van het traject zou de Nederlandse wetgeving dus opzij moeten worden gezet.

12 Van Swieten betwistte voorts de controlemethode die de Nederlandse instanties toepassen om na te gaan of de dagelijkse rusttijden zijn nageleefd, en die zij onverenigbaar acht met artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85. De in die bepaling bedoelde periode van 24 uur is volgens haar een vaste periode en de eerste periode van 24 uur begint aan het einde van de wekelijkse rusttijd. Hiervoor beroept Van Swieten zich op de Engelse versie van genoemd artikel, op een beslissing van de High Court of Justice van 28 april 1988 (zaak Kelly/Shulman) en op de eerste overweging van de considerans van de verordening, waarin wordt gewezen op de noodzaak om de bepalingen van de eerdere verordening - verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 1969, L 77, blz. 49; hierna: "verordening nr. 543/69") - te versoepelen.

13 Van oordeel, dat er twijfel bestond over de uitlegging van de toepasselijke bepalingen van verordening nr. 3820/85, heeft de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

"1) Ten aanzien van artikel 2, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85:

2) Ten aanzien van artikel 8, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85:

De eerste vraag

14 Volgens artikel 2, lid 1, van verordening nr. 3820/85 "is deze verordening van toepassing op het in

*artikel 1, punt 1, bedoelde wegvervoer binnen de Gemeenschap".*

*15 Door deze verordening, die in de plaats is gekomen van verordening nr. 543/69, zijn bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer geharmoniseerd, onder meer door het vastleggen van regels voor de rust- en rijtijden van bestuurders. Volgens de eerste overweging van haar considerans wil verordening nr. 3820/85 de door de vorige verordening geboekte vooruitgang veiligstellen en bevorderen door de bepalingen ervan te versoepelen, zonder dat dit echter ten koste gaat van het beoogde doel.*

*16 Eén van de voornaamste doelstellingen van verordening nr. 3820/85 is, juist zoals het geval was bij verordening nr. 543/69, de verbetering van de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders.*

*17 Het valt niet te ontkennen, dat het nuttig effect van die verordening in gevaar zou komen, indien de toepassing van de communautaire regeling afhing van het door de in de verschillende Lid-Staten ingeschreven voertuigen gevolgde traject en indien het nationale recht van toepassing bleef wanneer het traject slechts gedeeltelijk binnen de Gemeenschap ligt.*

*18 Hieruit volgt, dat verordening nr. 3820/85 van toepassing is op elk wegvervoer dat binnen de Gemeenschap met in een Lid-Staat ingeschreven voertuigen wordt verricht, ook wanneer het vervoer gedeeltelijk in een derde staat plaatsvindt.*

*19 Deze uitlegging wordt overigens bevestigd door de bewoordingen van artikel 2 van verordening nr. 543/69, volgens welke die verordening van toepassing is "op het wegvervoer voor het traject of het gedeelte van het traject dat binnen de Gemeenschap (...) wordt afgelegd". Hieruit blijkt, dat reeds de aan verordening nr. 3820/85 voorafgaande verordening, die dezelfde doelstellingen had als de huidige, van toepassing was op al het wegvervoer dat op het grondgebied van de Gemeenschap wordt verricht, ongeacht het traject dat het voertuig volgt.*

*20 Ten slotte wordt deze uitlegging ook gestaafd door artikel 2, lid 2, van verordening nr. 3820/85. Deze bepaling, die een limitatieve opsomming geeft van de gevallen waarin de AETR in plaats van de verordening van toepassing is, ziet niet op een geval als in de eerste prejudiciële vraag wordt bedoeld. Hieruit volgt, dat dit geval noch door de AETR noch door het nationale recht wordt geregeld, maar onder de werkingssfeer van verordening nr. 3820/85 valt.*

*21 Gezien het voorgaande moet op de eerste vraag worden geantwoord, dat artikel 2, lid 1, van verordening nr. 3820/85 aldus moet worden uitgelegd, dat het ook van toepassing is op binnen de Gemeenschap met in een Lid-Staat ingeschreven voertuigen verricht wegvervoer naar of uit derde landen die geen partij zijn bij de AETR, of in transitio door deze landen.*

*De tweede vraag*

*22 Met betrekking tot de vraag over het begin van de "periode van 24 uur" genoemd in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85, zij eraan herinnerd, dat die verordening met name tot doel heeft de verkeersveiligheid te verzekeren en de arbeidsvoorwaarden van bestuurders te verbeteren.*

*23 In dit kader wil artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85, met de bepaling dat elke periode van 24 uur een minimumaantal dagelijkse rusturen moet bevatten, verzekeren dat de rijtijd van de bestuurder wordt onderbroken door een rusttijd, ten einde te waarborgen dat de bestuurder niet zo lang achtereen achter het stuur zit, dat hij vermoeid raakt en de verkeersveiligheid in gevaar brengt.*

*24 Gelijk de advocaat-generaal heeft beklemtoond in punt 11 en volgende van zijn conclusie, volgt uit deze doelstelling van verordening nr. 3820/85, dat de in artikel 8, lid 1, bedoelde periode van 24 uur geen afzonderlijk te beschouwen tijdsinterval is, dat elke dag op hetzelfde tijdstip begint, onafhankelijk van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Deze "theorie van het vaste begin" laat toe, dat de bestuurder in bepaalde gevallen het tijdstip van zijn dagelijkse rustperiode al te lang uitstelt en daarmee de verkeersveiligheid in gevaar brengt.*

*25 Hieruit volgt, dat het begrip periode van 24 uur in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 ziet op een periode met een variabel begin, in die zin dat zij aanvangt op het moment waarop de rijtijd, na afloop van de vorige dagelijkse of wekelijkse rustperiode, daadwerkelijk begint. Alleen met die uitlegging kan immers worden bereikt, dat de rij- en rustperiodes elkaar zodanig afwisselen, dat de verkeersveiligheid is gewaarborgd en de arbeidsvoorwaarden van de bestuurder worden verlicht.*

*26 Aangezien artikel 8, lid 1, tweede alinea, van verordening nr. 3820/85 de bestuurder toestaat zijn dagelijkse rusttijd te verdelen over één of meer afzonderlijke periodes, moet worden gepreciseerd, dat de berekening van de periode van 24 uur in een dergelijk geval moet beginnen wanneer de langste rustperiode, dat wil zeggen die welke minimaal acht uur duurt, is geëindigd.*

*27 Mitsdien moet op de tweede vraag worden geantwoord, dat de uitdrukking "elke periode van 24 uur" in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 aldus moet worden opgevat, dat zij doelt op elk interval van die duur dat begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt. Wanneer de dagelijkse rust is genomen in twee of drie afzonderlijke periodes, dient de berekening te beginnen aan het eind van de periode die minimaal acht uur heeft geduurd.*

## Beslissing inzake de kosten

### *Kosten*

*28 De kosten door de Britse 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 rechter over de kosten heeft te beslissen.*

## Dictum

*HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),*

*uitspraak doende op de door de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam bij vonnis van 16 april 1992 gestelde vragen, verklaart voor recht:*

- 1) Artikel 2, lid 1, 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 ook van toepassing is op binnen de Gemeenschap met in een Lid-Staat ingeschreven voertuigen verricht wegvervoer naar of uit derde landen die geen partij zijn bij de AETR, of in transitio door deze landen.*
- 2) De uitdrukking "elke periode van 24 uur" in artikel 8, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85 moet aldus worden opgevat, dat zij doelt op elk interval van die duur dat begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt. Wanneer de dagelijkse rust is genomen in twee of drie afzonderlijke periodes, dient de berekening te beginnen aan het eind van de periode die minimaal acht uur heeft geduurd.*