worden verstaan dat zij de naleving der bepalingen inzake de dagelijkse rusttijd voorschrijft zowel aan de bemanningsleden zelf, aan wie de verplichting wordt opgelegd gedurende de voorgeschreven minimumduur elke uitoefening van de in artikel 14, lid 2, sub c) en d), dezer verordening aangeduide werkzaamheden daadwerkelijk te onderbreken, als aan de werkgever-vervoerondernemer die gehouden is de nodige maatregelen te nemen om de bemanningsleden in staat te stellen de voorgeschreven dagelijkse rusttijd te genieten.

Lecourt Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner

Monaco Pescatore Kutscher Sørensen O'Keeffe

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op achttien februari negentienhonderdvijfenzeventig.

De Griffier

A. Van Houtte

De President

R. Lecourt

CONCLUSIE VAN DE ADVOCAAT-GENERAAL G. REISCHL VAN 30 JANUARI 1975 [1]

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

De Politierechtbank te Bergen heeft in het kader van een aldaar aanhangig geding het Hof verzocht om uitlegging van een bepaling van verordening nr. 543/69 van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 1969, nr. L 77, blz 49).

Bedoelde verordening — die onder andere ter verwezenlijking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid op basis van artikel 75 EEG-Verdrag is vastgesteld — bepaalt, voor zover hier van belang, in artikel 11, lid 2, dat in het personenvervoer ieder bemanningslid in de loop van de periode van 24 uren, voorafgaande aan ieder moment waarop hij een van de in artikel 14, lid 2, sub c en d, aangeduide werkzaamheden verricht (dus een voertuig, bestuurt of aanwezig is op het werk), een dagelijkse rusttijd moet hebben genoten van ten minste 10 achtereenvolgende uren, zonder dat deze rusttijd in de loop van de week kan worden bekort. Artikel 14, lid 2, bepaalt voorts dat de bemanningsleden van een voertuig onder meer de arbeidsonderbrekin-

1 — Vertaald uit het Duits.

gen van ten minste 15 minuten moeten noteren in de dagelijkse werkbladen van hun persoonlijk controleboekje. Volgens artikel 18 van de verordening stellen de Lid-Staten de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze verordening. Deze bepalingen dienen onder meer de sancties op overtredingen aan te geven.

In verband hiermede is in België op 23 maart 1970 een Koninklijk Besluit verschenen dat in artikel 3 verwijst naar artikel 2 van de wet van 18 februari 1969 („Wet betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg") en daarmede overtredingen van genoemde verordening van de Raad uitdrukkelijk strafbaar stelt.

Op grond van deze bepalingen is een strafvervolging ingesteld tegen J. P. Cagnon, buschauffeur, en zijn werkgever, de vervoerondernemer J. P. Taquet. Eerstgenoemde wordt — naast het niet noteren van de arbeidsonderbrekingen van ten minste 15 minuten overeenkomstig genoemd artikel 14, lid 2, welke overtreding hier verder niet van belang is — te laste gelegd dat hij bij een personenvervoer in Duitsland geen dagelijkse rusttijd van ten minste 10 achtereenvolgende uren had genoten in de loop van de aan zijn werkzaamheden voorafgaande periode van 24 uur. Zijn werkgever, die had verklaard de chauffeur opdracht te hebben gegeven de betrokken nacht op de plaats van bestemming in Duitsland door te brengen, kon op die grond geen strafbaar feit te laste worden gelegd. Toch werd hij in het hoofdgeding niet ontslagen van rechtsvervolging, daar hij voor het geval dat de chauffeur bij het verrichten van de hem opgedragen werkzaamheden inderdaad een overtreding zou hebben begaan, op grond van artikel 2, paragraaf 4, van bovengenoemde wet van 18 februari 1969 naast de chauffeur hoofdelijk aansprakelijk zou zijn voor de hem opgelegde geldboete en de kosten van het geding.

Verdachte — de chauffeur — voerde als verweer in hoofdzaak aan dat genoemde verordening van de Raad in artikel 11, lid 2, uitsluitend verplichtingen oplegt aan de werkgever en niet aan de bemanningsleden. Volgens deze bepaling zou het voldoende zijn dat de werkgever zorgt voor de mogelijkheid dat de dagelijkse rusttijd wordt genoten, en zouden de bemanningsleden niet ook werkelijk behoeven te rusten. Is deze uitlegging juist, dan zou, zoals in het hoofdgeding werd gesteld, tegen de chauffeur geen straf kunnen worden uitgesproken.

Gezien deze feiten, die nopen tot uitlegging van verordening nr. 543/69, besloot de Politierechtbank te Bergen bij vonnis van 6 september 1974 het geding te schorsen en het Hof van Justitie krachtens artikel 177 EEG-Verdrag de vraag voor te leggen in welke zin de woorden „een rusttijd hebben genoten" in artikel 11, lid 2, van verordening nr. 543/69 van de Raad dienen te worden verstaan.

Alleen de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft ten deze schriftelijke opmerkingen gemaakt. Volgens haar uitlegging brengt artikel 11 van 's Raads verordening ook een verplichting voor de bemanningsleden mee, namelijk om de dagelijkse rusttijden, dat wil zeggen de onderbreking van de in artikel 14, lid 2, sub c) en d), genoemde werkzaamheden, daadwerkelijk in acht te nemen.

Ik acht deze zienswijze en de motivering daarvan overtuigend en stel U dan ook voor om deze te volgen.

Allereerst zij erop gewezen dat de onderhavige bepaling deel uitmaakt van een verordening, dus van een besluit dat volgens artikel 189 een algemene strekking heeft, in al zijn onderdelen verbindend is en rechtstreeks toepasselijk is in elke Lid-Staat.

Voorts heeft de Commissie met recht betoogd dat reeds uit de bewoordingen van artikel 11, lid 2, blijkt dat niet slechts gedoeld is op een verplichting voor de vervoerondernemers om zorg te dragen voor de mogelijkheid de dagelijkse rusttijden in acht te nemen, maar ook op een

verplichting voor de bemanningsleden om de bepalingen over de dagelijkse rusttijd werkelijk na te leven. Artikel 11, lid 2, luidt immers — voor zover hier van belang —: „In het personenvervoer moet ieder bemanningslid in de loop van de periode van 24 uur, voorafgaande aan ieder moment waarop hij een van de in artikel 14, lid 2, sub c) en d), aangeduide werkzaamheden verricht, een dagelijkse rusttijd hebben genoten: — van ten minste 10 achtereenvolgende uren, zonder dat deze rusttijd in de loop van de week kan worden bekort . . .".

Deze bepaling zou zeker anders zijn geredigeerd, wanneer de auteurs van de verordening de vervoerondernemers alleen hadden willen verplichten hun bemanningsleden in staat te stellen zich aan de dagelijkse rusttijden te houden. — Bovendien — ook daarop heeft de Commissie terecht gewezen — moeten dagelijkse rusttijden in de zin van artikel 11 van de verordening worden gezien in tegenstelling tot de in artikel 11 via verwijzing naar artikel 14 genoemde rijtijden en tijden van aanwezigheid op het werk. Daaruit volgt dat de bemanningsleden stelling een zekere vrijheid hebben bij de inrichting van de rusttijden; in ieder geval uitgesloten is echter het besturen van een voertuig en de aanwezigheid op het werk.

Voor de juistheid van deze uitlegging kan niet alleen worden gewezen op de tekst van artikel 11, lid 2, doch mede ook op de artikelen 7 en 8 der verordening, waarin verband wordt gelegd tussen de beperking der rijtijden en de dagelijkse rusttijden. Dit doet duidelijk veronderstellen dat op de bemanningsleden niet alleen de rechtstreekse en ondubbelzinnige verplichting rust de rijtijden na te leven, doch ook om de rusttijden in acht te nemen.

Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren wat 's Raads verordening zich blijkens haar uitdrukkelijke motivering ten doel stelt. Gezien de verwijzing naar de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 (PB nr. 88, blz. 1500) beoogt zij in de eerste plaats de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Er is sprake van „bevordering van de sociale vooruitgang" en vooral ook van een verbetering van de verkeersveiligheid. Het lijkt mij volstrekt duidelijk dat deze doeleinden niet zijn te bereiken, wanneer — zoals verdachte in het hoofdgeding stelt — artikel 11 slechts zou zien op de mogelijkheid de rusttijden na te leven. De harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden zou daarmee geenszins zijn gediend, de verkeersveiligheid zou daardoor stellig niet worden verbeterd en in het bijzonder zou de sociale vooruitgang niet worden bevorderd, doch integendeel worden teruggezet in vergelijking met de voordien in de Lid-Staten bestaande rechtstoestand.

Mitsdien concludeer ik dat de vraag van de Politierechtbank te Bergen worde beantwoord als volgt:

Artikel 11, lid 2, van verordening nr. 543/69 is aldus te verstaan dat het tevens een verplichting inhoudt voor de bemanningsleden, en wel om de voorschriften betreffende de rusttijden daadwerkelijk in acht te nemen in die zin, dat gedurende de aangegeven tijdvakken de in artikel 14, lid 2, sub c) en d), genoemde werkzaamheden worden onderbroken.