RAPPORT TER TERECHTZITTING
in zaak 79/86 *

I — De feiten en het procesverloop

1. Verordening nr. 1463/70 van de Raad van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer (PB 1970, L 164, blz. 1) voorziet de invoering van een controle-apparaat in voertuigen, bestemd voor het vervoer over de weg van personen of van goederen. Daarin worden onder meer de technische kenmerken van de controle-apparaten vastgesteld en worden de voertuigen omschreven waarin zij moeten worden geïnstalleerd. Hiertoe bepaalt artikel 3, lid 1, van de verordening, zoals gewijzigd bij verordening nr. 2828/77 van de Raad van 12 december 1977 (PB 1977, L 334, blz. 5):

„Het controle-apparaat moet zijn geïnstalleerd en worden gebruikt in voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer over de weg van personen of van goederen, en die in een Lid-Staat zijn ingeschreven, met uitzondering van de in artikel 4 van verordening (EEG) nr. 543/69 bedoelde voertuigen alsmede van voertuigen, bestemd voor geregeld vervoer van personen over een traject dat langer is dan 50 km."

In artikel 4 van verordening 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), zoals gewijzigd bij verordening nr. 2827/77 van de Raad van 12 december 1977 (PB 1977, L 334, blz. 1), worden onder meer genoemd (punt 9):

„Voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen".

2. Op 5 juli 1983 reed Whitelock, die een garagebedrijf had, met een vrachtwagen van het merk Bedford, die in het Verenigd Koninkrijk was ingeschreven, op de weg tussen Perth en de autosnelweg naar Edinburg in het district Dunfermline. De vrachtwagen, die niet was uitgerust met een controle-apparaat in de zin van bovengenoemde gemeenschapsbepalingen, was omgebouwd tot takelwagen. De vrachtwagen was uitgerust met een elektrische lier, een demonteerbare kraan met daarvoor twee oprijplanken en een katrol boven de voorkant van de carrosserie. Aan de vrachtwagen was een aanhangwagen gekoppeld, die eveneens was uitgerust met een lier.

Uit de stukken blijkt dat Whitelock in het kader van zijn garagebedrijf permanent door de politie kon worden opgeroepen om te helpen bij het wegslepen van bij ongevallen betrokken voertuigen. Op genoemde dag vervoerde hij door hem zelf gekochte tweedehands voertuigen, die niet voor het verkeer geschikt waren, voor reparatie naar zijn garage, ten einde ze weer voor het verkeer geschikt te maken om ze aan particulieren te kunnen verkopen. Twee van deze auto's waren met de lier op de vrachtauto geladen en een derde was met behulp van de zich daarop bevindende lier op de aanhanger geladen.

Op grond van deze feiten werden Whitelock verschillende overtredingen ten laste gelegd, onder meer dat hij de hiervoor be-

* Procestaal: Engels.

doelde vrachtwagen had gebruikt terwijl daarin geen controle-apparaat was aangebracht, zoals is voorgeschreven in artikel 97, lid 1 a, van de Transport Act 1968, zoals gewijzigd bij artikel 2, lid 1 a, van de Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979. Volgens deze bepalingen levert het gebruik van een voertuig dat niet voldoet aan de voorwaarden van bovengenoemde verordening nr. 1463/70 van de Raad van 20 juli 1970, een overtreding op.

De Sheriff te Dunfermline sprak Whitelock in eerste instantie vrij van de tenlastelegging, onder meer op grond dat zijn vrachtwagen een „voertuig dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen" in de zin van de gemeenschapsregeling was en zodoende was vrijgesteld van de verplichting dat daarin een controle-apparaat moet zijn geïnstalleerd.

Tegen dit vonnis werd door het openbaar ministerie hoger beroep ingesteld bij de High Court of Justiciary te Edinburgh, die heeft besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag heeft verzocht om een prejudiciële beslissing over de navolgende vraag:

„Is een vrachtwagen die is aangepast voor gebruik als takelwagen, omdat hij is uitgerust met een elektrische lier en een demonteerbare kraan waarvoor zich twee oprijplanken bevinden, en met een katrol boven de voorzijde van de carrosserie, vrijgesteld van het vereiste van artikel 3, lid 1, van verordening nr. 1463/70 (als voertuig dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen als bedoeld in artikel 4, lid 9, van verordening nr. 543/69), wanneer deze door de eigenaar bij de uitoefening van zijn garagebedrijf wordt gebruikt om de eigenaar gekochte, niet voor het verkeer geschikte voertuigen voor reparatie en verkoop van de plaats van aankoop naar zijn bedrijf te vervoeren?"

3. De verwijzingsbeschikking is op 14 maart 1986 ter griffie van het Hof ingeschreven.

Krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door de Britse regering, vertegenwoordigd door A. Hamilton, QC, en S. J. Hay als gemachtigden, en de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door haar juridisch hoofdadviseur G. Close als gemachtigde.

Bij beschikking van 7 juli 1986 heeft het Hof (Derde kamer) Whitelocks verzoek, op grond van de artikelen 76 en 104 van het Reglement voor de procesvoering, om kosteloos te mogen procederen, verworpen.

Bij beschikking van 10 november 1986 heeft het Hof, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten de zaak krachtens artikel 95 van het Reglement voor de procesvoering naar de Derde kamer te verwijzen en zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan.

II — Bij het hof ingediende schriftelijke opmerkingen

De Britse regering geeft in overweging, de prejudiciële vraag ontkennend te beantwoorden. De Commissie meent daarentegen dat de vraag bevestigend moet worden beantwoord.

1. De *Britse regering* merkt om te beginnen op dat de werkingssfeer van de verordeningen nrs. 543/69 en 1463/70 moet worden bepaald aan de hand van de letter van de betrokken bepalingen, de structuur van de verordeningen en hun doeleinden. De drie doeleinden van verordening nr. 543/69 zijn: sociale bescherming van de bestuurders, verbetering van de verkeersveiligheid

en opheffing van verschillen die de mededinging in de vervoerssector kunnen vervalsen. Aan de uitzonderingen van de genoemde verordeningen mag niet een zodanige draagwijdte worden gegeven, dat deze doeleinden in gevaar worden gebracht.

Volgens de Britse regering rijzen bij de beoordeling van de prejudiciële vraag twee sub-vragen. De eerste betreft de betekenis en de draagwijdte van het woord „breakdown" (in de Nederlandse versie reparaties en wegslepen) en in het bijzonder de vraag, of dit begrip slechts doelt op reddingssituaties of noodgevallen, of dat het alle gevallen omvat, waarin een niet voor het verkeer geschikt voertuig door een ander voertuig wordt vervoerd. De tweede sub-vraag betreft de betekenis van het woord „specialized" (in de Nederlandse versie: speciaal uitgerust voor) en in het bijzonder de vraag, of een voertuig dat materieel zodanig is uitgerust dat het voor reparaties en wegslepen kan worden gebruikt en soms inderdaad daarvoor wordt gebruikt, doch dat ook voor andere vervoersdoeleinden kan worden gebruikt en op andere momenten inderdaad daarvoor wordt gebruikt, een voertuig is dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen.

Met betrekking tot het begrip „breakdown" (reparaties en wegslepen) merkt de Britse regering op, dat artikel 4 van verordening nr. 543/69 in de oorspronkelijke redactie in één en dezelfde alinea „voertuigen voor het vervoer van zieken en gewonden, alsmede van materieel bestemd voor een bepaalde redding, en voorts gespecialiseerde voertuigen voor reparaties en wegslepen" vermeldde. De latere wijziging van artikel 4 in verordening nr. 2827/77, waarbij „voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen" in een afzonderlijke alinea werden opgenomen, was niet bedoeld om wijziging te brengen in de betekenis van die uitdrukking. De gewone betekenis van het Engelse woord „breakdown" suggereert namelijk het intreden van een gebeurtenis met betrekking tot het voertuig waarbij moet worden opgetreden, en niet een loutere beschrijving van de staat waarin het zich bevindt, zoals bij voorbeeld het woord „unroadworthy" (niet voor het verkeer geschikt). Deze uitlegging is ook in overeenstemming met het concept van een onvoorzien voorval dat inherent lijkt te zijn in de Franse en Duitse tekst.

„Redding" houdt in: het ter plekke assistentie verlenen aan voertuigen die tengevolge van mechanische gebreken of van een ongeval defect zijn geraakt en zo nodig het ter beschikking te stellen van takel- of sleepmiddelen voor het vervoer naar de dichtstbijzijnde plaats waar zij kunnen worden hersteld of verschrot. „Redding" vanaf dergelijke willekeurige plaatsen van onvoorziene tegenslag, moet worden onderscheiden van tevoren overeengekomen vervoer vanaf een bepaalde plaats, zoals een tweedehands-automarkt. Bij een reddingssituatie wordt gewoonlijk slechts één voertuig vervoerd of gesleept, terwijl in andere gevallen doorgaans meerdere voertuigen gelijktijdig worden vervoerd. Bovendien zal bij een reddingssituatie waarschijnlijk de takel- of sleepwagen van de dichtstbij gelegen plaats worden opgeroepen, en zal, nadat ter plekke assistentie is verleend, het defecte voertuig naar de dichtstbij gelegen plaats worden vervoerd, waar het kan worden gerepareerd of verschrot. In de andere gevallen kan daarentegen de afstand van en naar de plaats vanwaar het voertuig moet worden opgehaald, aanzienlijk zijn en is de kans groter dat inbreuk wordt gemaakt op de doeleinden van de verkeersveiligheid en de sociale bescherming van de bestuurders.

Bijgevolg stelt de Britse regering dat de term „breakdown" alleen slaat op de gevallen, waarin een voertuig op de openbare weg mechanisch defect is geraakt of bij een

ongeval betrokken was, en waarin tengevolge van in de rechtstreeks uit deze gebeurtenissen voortvloeiende noodsituatie het voertuig en eventueel de inzittenden assistentie of hulp dient te worden verleend. De term is echter niet van toepassing op het ophalen van niet voor het verkeer geschikte voertuigen van een markt waar dergelijke voertuigen worden verkocht.

Voor het begrip „specialized" (speciaal uitgerust voertuig) verwijst de Britse regering naar het arrest van 11 juli 1984 (zaak 133/83, Scott, Jurispr. 1984, blz. 2863) betreffende het gebruik van voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor de verkoop aan huis (artikel 14 bis, lid 3, sub a, van verordening nr. 543/69). In dit arrest is het Hof tot de conclusie gekomen dat de bouw, de uitrusting of andere permanente kenmerken van het voertuig moeten waarborgen, dat het hoofdzakelijk voor één van de vormen van vervoer wordt gebruikt die onder de in de verordening voorziene uitzondering valt.

Het enkele criterium van de specialisatie zal waarschijnlijk niet zo gemakkelijk te hanteren zijn bij voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen; bij deze voertuigen volstaan de permanente kenmerken ervan waarschijnlijk niet om te waarborgen dat het voertuig niet voor andere doeleinden, dat wil zeggen voor normaal vervoer, zal worden gebruikt. Derhalve moet in casu de specialisatie zowel worden beoordeeld aan de hand van de materiële kenmerken als van het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt. Om als voertuig dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen te worden vrijgesteld, moet het betrokken voertuig dus niet alleen speciaal zijn uitgerust of aangepast voor reparaties en wegslepen, doch daartoe ook uitsluitend worden gehouden en gebruikt. Deze redenering werd ook gevolgd in een arrest van de High Court, Queen's Bench Division in de zaak Universal Salvage Limited/Boothby (RTR 1984, blz. 289).

2. De *Commissie* betoogt dat de prejudiciële vraag twee principiële problemen aan de orde stelt, namelijk: (i) of een voertuig van het hier bedoelde type kan worden beschouwd als een voertuig dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen, in de zin van artikel 4, sub 9, van verordening nr. 543/69, en (ii) of het feit dat het betrokken voertuig werd gebruikt voor het vervoer van niet voor het verkeer geschikte voertuigen die bij een openbare verkoop op enige afstand van het bedrijf van de eigenaar waren gekocht en dus niet bij voorbeeld in verband met een recent verkeersongeluk, van invloed is op de vrijstelling.

Voor de eerste vraag kan een aanknopingspunt worden gevonden in voornoemd arrest van 11 juli 1984 (zaak 133/83, Scott), waarin werd verklaard, dat de term „voertuigen die speciaal zijn uitgerust" voor bepaalde vormen van vervoer enkel ziet op voertuigen waarvan de bouw, de uitrusting of andere permanente kenmerken waarborgen, dat zij hoofdzakelijk voor een van die vormen van vervoer worden gebruikt. In casu lijkt te kunnen worden geconcludeerd, dat het onderhavige voertuig met zijn kraan, oprijplanken en katrol als voertuig voor reparaties en wegslepen in voldoende mate gespecialiseerd is om te garanderen dat het hoofdzakelijk als zodanig zal worden gebruikt. De eerste vraag dient daarom bevestigend te worden beantwoord.

Met betrekking tot de tweede vraag moet worden nagegaan, of de vrijstelling beperkt dient te zijn tot het gebruik van voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparatie en wegslepen in hun karakteristieke functie, namelijk het vervoeren van recent defect geraakte voertuigen. In dit verband zij opgemerkt dat de vrijstelling wordt verleend voor voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparatie en wegslepen als zodanig en niet voor speciaal voor reparatie en wegslepen uitgeruste voertuigen die voor een bepaald doel worden gebruikt.

In dit verband is het illustratief de tekst betreffende de vrijstellingen voor voertuigen

die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen in artikel 4, sub 9, te vergelijken met de tekst betreffende de verschillende andere vrijstellingen die in dit zelfde artikel of in artikel 14 bis van verordening nr. 543/69 zijn voorzien. Deze vrijstellingen kunnen in drie categorieën worden verdeeld, namelijk

— voertuigen die zijn vrijgesteld wegens hun bouw en uitrusting (bij voorbeeld artikel 4, sub 6 en 9);

— voertuigen die zijn vrijgesteld op grond van het gebruik, ongeacht hun bouw of uitrusting (bij voorbeeld artikel 4, sub 3, 4, 5 en 8, artikel 14 bis, lid 2, sub b en c);

— voertuigen die zijn vrijgesteld wegens hun bouw en hun gebruik (bij voorbeeld artikel 4, sub 1, 2 en 7, artikel 14 bis, lid 3, sub a).

Uit het feit dat voor voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen geen beperking is gesteld betreffende het gebruik terwijl dit wel het geval is voor andere voertuigen, valt af te leiden dat de gemeenschapswetgever een dergelijke beperking bewust niet heeft voorzien voor voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen. De conclusie ligt daarom voor de hand dat het feitelijk gebruik van het onderhavige voertuig in de omstandigheden van de zaak niet in de weg staat aan de toepassing van de vrijstelling.

De Commissie geeft daarom in overweging, de prejudiciële vraag te beantwoorden als volgt:

„Een vrachtwagen die is aangepast voor gebruik als takelwagen, omdat hij is uitgerust met een elektrische lier en een demonteerbare kraan, waarvoor zich twee oprijplanken bevinden, en boven de voorzijde van de carrosserie een katrol, kan worden beschouwd als een voertuig dat speciaal is uitgerust voor reparaties en wegslepen, in de zin van artikel 4, sub 9, van verordening nr. 543/69 van de Raad. Het feit dat het voertuig door de eigenaar bij de uitoefening van zijn garagebedrijf werd gebruikt om door de eigenaar gekochte, niet voor het verkeer geschikte voertuigen voor reparatie en verkoop van de plaats van aankoop naar zijn bedrijf te vervoeren, staat niet in de weg aan de toepassing van de in artikel 4, sub 9, voorziene vrijstelling."

U. Everling
rechter-rapporteur