CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL G. TESAURO

van 20 januari 1994 *

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

1. In het kader van een strafzaak verzoekt de Politierechtbank te Hasselt (België) het Hof om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de begrippen „werktijd", „dag", „dagelijks" en „einde van de werktijd" in de verordeningen (EEG) van de Raad van 20 december 1985, nr. 3820/85, tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer [1], en nr. 3821/85, betreffende het controleapparaat in het wegvervoer. [2]

Nu deze begrippen in voormelde verordeningen niet uitdrukkelijk zijn omschreven, wenst de verwijzende rechter meer in het bijzonder te vernemen,

a) of het begrip „werktijd" moet worden uitgelegd onder verwijzing a contrario naar het begrip rusttijd, zodat het moet worden geacht te betekenen de periode tijdens welke de bestuurder het gebruik van zijn tijd aan de vervoersonderneming moet verantwoorden (in welk geval het begrip „einde van de werktijd" — waarover het gaat in de derde vraag van de verwijzende rechter — logischerwijs betekent het tijdstip vanaf hetwelk de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken);

b) of met het begrip „dag" wordt bedoeld een periode van 24 uur tussen 00.00 en 24.00 uur, dan wel of de periode begint te lopen op het ogenblik waarop een bepaalde bestuurder voor het eerst een aan de toepassing van de verordening onderworpen voertuig overneemt.

2. Hoewel in de verwijzingsbeschikking niet naar specifieke bepalingen van de betrokken verordeningen wordt verwezen, kan aan de hand van de feiten van het hoofdgeding de strekking van het verzoek om uitlegging worden afgebakend. Nu Michielsen en zijn werkgever (als burgerlijk aansprakelijke partij) zijn gedagvaard wegens miskenning van de rust-en rijtijden en wegens het gebruik op de dag van de controle van meer dan één registratieblad in de tachograaf van de vrachtwagen, is voornamelijk artikel 15,

* Oorspronkelijke taal: Italiaans.
1 — PB 1985, L 370, blz. 1.
2 — PB 1985, L 370, blz. 8.

lid 2, van verordening nr. 3821/85 aan de orde.

Dit artikel staat in het hoofdstuk over het gebruik van de tachograaf, het toestel waarmee de naleving wordt gecontroleerd van de in verordening nr. 3820/85 vastgestelde regels inzake rust-en rijtijden. De betrokken regel luidt, dat de bestuurders voor iedere dag dat zij rijden een registratieblad gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen; tenzij zulks anderszins is toegestaan, wordt het registratieblad niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat genomen.

3. Wat de eerste vraag van de verwijzende rechter betreft (en de derde, die nauw verband houdt met de eerste), zal dus, nu het geschil in de hoofdzaak voornamelijk de vraag betreft, of de bestuurder dezelfde dag een tweede registratieblad mocht gebruiken — wat hij alleen mocht doen indien zijn werktijd voor die dag als beëindigd kon worden beschouwd — in het bijzonder op de begrippen „werktijd" en „einde van de werktijd" moeten worden ingegaan. In dit verband stellen de Commissie en de Belgische regering, dat de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 niet de vaststelling van gemeenschappelijk normen op sociaal vlak in de sector wegvervoer tot doel hebben, doch uitsluitend de harmonisatie van sommige bepalingen van de nationale wettelijke regelingen, dit om bij te dragen tot de sociale bescherming van de bestuurders en de verkeersveiligheid; zij zijn dus van mening, dat de Lid-Staten bevoegd blijven om deze begrippen, wanneer zij, zoals in casu, in de verordeningen niet zijn omschreven, te interpreteren. Hoewel ik mij in principe bij deze zienswijze kan aansluiten, meen ik toch dat de gemeenschapsregeling — zoals de Britse regering opmerkt — de nodige elementen bevat om van het begrip „dagelijkse werktijd" een omschrijving te geven die voor een uniforme toepassing in de gehele Gemeenschap in aanmerking komt.

4. In dit verband zij gewezen op de definitie van het begrip rusttijd in artikel 1, sub 5, van verordening nr. 3820/85, die ook geldt in de context van verordening nr. 3821/85, ingevolge de algemene verwijzing in artikel 2 van deze laatste verordening naar de definities in verordening nr. 3820/85. Als rusttijd is dus te beschouwen, „ieder ononderbroken tijdvak van ten minste één uur waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken". En zoals de verwijzende rechter terecht heeft gesuggereerd, kan a contrario worden gesteld, dat als werktijd moet worden beschouwd, de periode waarin de bestuurder het gebruik van zijn tijd aan de vervoersonderneming moet verantwoorden.

Weliswaar kan een dergelijke definitie tot twijfels aanleiding geven over de mogelijkheid om de tijd die de bestuurder met andere activiteiten dan het besturen van zijn voertuig doorbrengt, tot de werktijd te rekenen, doch de betrokken verordeningen bevatten andere bepalingen aan de hand waarvan eventuele twijfels kunnen worden weggenomen.

5. In de eerste plaats verwijs ik naar de artikelen 7, lid 5, en 8, lid 7, van verordening nr. 3820/85, ingevolge welke rijtijdonderbrekingen [3] en de tijdens de rit op de slaapbank doorgebrachte tijd niet tot de dagelijkse rusttijd zijn te rekenen. Deze periodes maken dus deel uit van de werktijd. Er zij evenwel op gewezen dat, wanneer de dagelijkse rusttijd overeenkomstig artikel 8, lid 2, in één, twee of drie verschillende periodes over een tijdsspanne van 24 uur wordt genomen, een onderbreking van de rijtijd van ten minste één uur, als rust in de zin van artikel 1, sub 5, kan worden beschouwd. Nuttige aanwijzingen voor de beantwoording van de vraag van de verwijzende rechter zijn eveneens te vinden in artikel 15, lid 3, van verordening nr. 3821/85, bepalend dat de bestuurders op de tachograaf afzonderlijk moeten registreren a) de rijtijd, b) alle andere werktijden, c) de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, te weten de tijd gedurende welke de bestuurders op de plaats van het werk behoeven te blijven om gevolg te geven aan eventuele oproepen tot begin of hervatting van de rit, of tot andere werkzaamheden, alsmede de tijd gedurende de rit doorgebracht naast de bestuurder of op een slaapbank, en d) de rijtijdonderbrekingen en de dagelijkse rusttijden.Nu ingevolge lid 4 van dit artikel de Lid-Staten voor de op hun grondgebied ingeschreven voertuigen kunnen toestaan dat de onder b) en c) bedoelde tijden te zamen worden geregistreerd, en bovendien sommige onder het begrip „beschikbaarheid" vallende periodes niet als „rust" in de zin van artikel 8, lid 7, van verordening nr. 3820/85 kunnen worden beschouwd, volgt duidelijk uit de structuur van de bepaling, dat alle onder a), b) en c) bedoelde activiteiten tot de werktijd zijn te rekenen. Het is dus niet in strijd met wat ik hierboven heb uiteengezet, wanneer wordt bepaald dat onderbrekingen van de werkzaamheid als bestuurder en dagelijkse rusttijden te zamen worden geregistreerd: van de duur van de rijtijdonderbreking (al dan niet minder dan 1 uur) en de volledige dagindeling van de bestuurder (één of meerdere rusttijden) zal dus afhangen, of een bepaalde periode deel uitmaakt van de werktijd (in de vorm van een loutere onderbreking van de werkzaamheid als bestuurder) of van de dagelijkse rusttijd.

6. Deze conclusie kan eveneens worden bereikt door op de verschillende in artikel 15, lid 3, opgesomde categorieën activiteiten de van het begrip rusttijd afgeleide algemene definitie van arbeidstijd toe te passen: in al de genoemde gevallen kan de bestuurder namelijk niet vrij over zijn tijd beschikken. Dit bevestigt de juistheid van de voorgestelde definitie.

7. Uit een en ander volgt logischerwijs, dat voor de uitlegging van het begrip „einde van de dagelijkse werktijd" als vertrekpunt moet worden uitgegaan van het tijdstip waarop de bestuurder opnieuw vrij over zijn tijd kan beschikken, wat samenvalt met het begin van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd. Wordt de rusttijd overeenkomstig artikel 8, lid 1, tweede alinea, van verordening nr. 3820/85 in twee of drie afzonderlijke perioden genomen, dan moet worden uitgegaan van het tijdstip waarop het laatste gedeelte van de rusttijd voor de betrokken dag ingaat.

3 — Artikel 7, lid 5, herhaalt slechts wat reeds duidelijk voortvloeit uit de definitie van rusttijd in artikel 1; de bij artikel 7, leden 1 en 2, voorgeschreven rijtijdonderbrekingen, met een minimumduur van 45 minuten, die eventueel kunnen worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, die in de rijtijd of onmiddellijk daarna worden ingelast, komen immers normalerwijze niet overeen met de minimum rusttijd.

8. Wat nu de tweede vraag van de verwijzende rechter betreft, inzake de uitlegging van het begrip „dag" in artikel 15, lid 2, van verordening nr. 3821/85, deze verschilt niet in wezen van de vraag in de zaak C-313/92 (Van Swieten), waarin ik heden eveneens conclusie neem, en waarin het ging over de uitlegging van het begrip „in een periode van 24 uur" in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85. Gelet op het nauw verband tussen de twee verordeningen — de ene is bedoeld ter verzekering van een doeltreffende toepassing van de andere —, refereert de term „dag", die in verordening nr. 3821/85 wordt gebruikt om de verplichting voor de bestuurder om het registratieblad te gebruiken, in de tijd te situeren, noodzakelijkerwijs aan de essentiële verplichtingen (inzake de eerbiediging van de minimum onderbrekingen van de rijtijden alsmede de minimum rusttijden) die bij verordening nr. 3820/85 aan de bestuurder zijn opgelegd.

Een letterlijke, systematische en teleologische uitlegging van de betrokken bepalingen, noopt ertoe het begrip „dag" aldus uit te leggen, dat daaronder is te verstaan een periode van 24 uur, waarvan de aanvang niet vooraf is vastgesteld, doch die ingaat bij het einde van de (dagelijkse of wekelijkse) rusttijd die eraan vooraf is gegaan (flexibel begin).

In dit verband wil ik verwijzen naar de argumenten uiteengezet in de conclusie in zaak C-313/92.

9. De voorgestelde uitlegging is bovendien de enige die in overeenstemming is met de doelstellingen van de richtlijn. Zou worden uitgegaan van de zienswijze dat het begrip dag betrekking heeft op vaste en opeenvolgende periodes van 24 uur, dan zou het gevolg hiervan zijn — zoals in zaak C-313/92 is gebleken —, dat een bestuurder, door al zijn rusttijd te nemen aan het begin en aan het einde van twee opeenvolgende perioden van 24 uur, 10 uur of meer zonder enige onderbreking zou kunnen rijden. Dit zou vanzelfsprekend in strijd zijn met het doel, de arbeidsvoorwaarden voor de bestuurders te verbeteren en de verkeersveiligheid te bevorderen. Het Hof heeft steeds de nadruk gelegd op het bijzonder belang dat aan deze doelstelling toekomt onder verordening (EEG) nr. 543/69 [4], die aan verordening nr. 3820/85 voorafging, en onder de thans geldende verordening. [5]

10. In het licht van deze doelstellingen moet dus het geheel van bepalingen worden gelezen, die de maximum rijtijden (en, meer algemeen, werktijden) vaststellen alsmede de minimumduur van de rij- en rusttijden [6]: ongeacht het tijdstip waarop de controle

4 — 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). Een gecodificeerde versie van deze verordening, waarin de opeenvolgende wijzigingen zijn opgenomen, is gepubliceerd in PB 1979, C 73, blz. 1.

5 — Arresten van 18 februari 1975, zaak 69/74, Cagnon en Taquet, Jurispr. 1975, blz. 171, r. o. 7 en 8; 25 januari 1977, zaak 65/76, Derycke, Jurispr. 1977, blz. 29, r. o. 15-17; 6 december 1979, zaak 47/79, Nehlsen, Jurispr. 1979, blz. 3639, r. o. 5 en 6; 11 juli 1984, zaak 133/83, Scott, Jurispr. 1984, blz. 2863, r. o. 16; 28 maart 1985, gevoegde zaken 91/84 en 92/84, Hackett, Jurispr. 1985, blz. 1139, r. o. 15 en 16; 13 december 1991, zaak C-158/90, Nijs, Jurispr. 1991, blz. I-6035, r. o. 11; en 25 juni 1992, zaak C-116/91, British Gas, Jurispr. 1992, blz. I-4071, r. o. 18-20.

6 — Zie de conclusie van advocaat-generaal Van Gerven in zaak C-116/92, thans in behandeling bij het Hof, waarin de uitlegging aan de orde is van artikel 7, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85, betreffende de maximumduur van de rijtijd en de rijtijdonderbrekingen.

plaatsvindt, moeten deze grenzen dus binnen elke periode van 24 uur worden geëerbiedigd.

11. De in artikel 15, lid 2, van verordening nr. 3821/85 neergelegde verplichting voor de bestuurders, om „voor iedere dag dat zij rijden, registratiebladen te gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen", moet dus vanzelfsprekend worden gezien in de context van het begrip „dag", zoals hierboven toegelicht, en gelet op de omstandigheid dat deze verplichting bedoeld is om de naleving te verzekeren van de bepalingen van verordening nr. 3820/85. Een afzonderlijk registratieblad moet dus worden gebruikt voor elke periode van 24 uur, volgend op het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd, en ingaand op het tijdstip waarop de bestuurder de verantwoordelijkheid voor het voertuig overneemt.

12. Mitsdien geef ik het Hof in overweging de vragen van de verwijzende rechter te beantwoorden als volgt:

„1) Het begrip ‚werktijd' in artikel 15, lid 2, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad, moet aldus worden uitgelegd, dat daarmee wordt bedoeld, elke periode tijdens welke de bestuurder niet vrij over zijn tijd kan beschikken, daaronder begrepen de rijtijdonderbrekingen in de zin van artikel 7 van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

2) Onder ‚einde van de dagelijkse werktijd' in de zin van artikel 15, lid 2, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad is te verstaan, het tijdstip waarop de bestuurder zijn dagelijkse of wekelijkse rusttijd begint of, indien hij zijn dagelijkse rusttijd in afzonderlijke perioden neemt, het tijdstip waarop het laatste gedeelte van de rusttijd voor de betrokken dag ingaat.

3) Met het woord ‚dag' in artikel 15, lid 2, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad wordt bedoeld, een periode van 24 uur die ingaat op het einde van de eraan voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd."