ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

16 januari 2003 *

In zaak C-439/01,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 234 EG van de Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (Oostenrijk), in het aldaar aanhangig geding tussen

Libor Cipra,

Vlastimil Kvasnicka

en

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging en de geldigheid van artikel 8, 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 L 370, blz. 1),

* Procestaal: Duits.

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: M. Wathelet, kamerpresident, D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr en A. Rosas (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: S. Alber,
griffier: R. Grass,

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door C. Pesendorfer als gemachtigde,

— de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues en S. Pailler als gemachtigden,

— de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door H. G. Sevenster als gemachtigde,

— de Zweedse regering, vertegenwoordigd door A. Falk als gemachtigde,

— de Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door R. Frohn en A. Lopes Sabino als gemachtigden,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door C. Schmidt en M. Wolfcarius als gemachtigden,

gezien het rapport van de rechter-rapporteur,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 10 oktober 2002,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 6 november 2001, ingekomen bij het Hof op 13 november daaraanvolgend, heeft de Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich (onafhankelijke administratieve kamer van de deelstaat Niederösterreich) krachtens artikel 234 EG twee prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging (eerste vraag) en de geldigheid (tweede vraag) van artikel 8, 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 L 370, blz. 1).

2 Deze vragen zijn gerezen in een geding tussen L. Cipra en V. Kvasnicka, twee vrachtautochauffeurs van Tsjechische nationaliteit, en de Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (districtsbestuur Mistelbach) over een voorlopige zekerheid die deze laatste van beide chauffeurs heeft verlangd op grond dat zij de in verordening nr. 3820/85 voorgeschreven dagelijkse rusttijden niet in acht zouden hebben genomen.

Rechtskader

Gemeenschapsregeling

3 Het toepassingsgebied van verordening nr. 3820/85 wordt in artikel 2 ervan bepaald als volgt:

„1. Deze verordening is van toepassing op het [...] 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 transito door deze landen, en zulks voor het gehele traject, met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat 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."

4 Artikel 8, leden 1 tot en met 3, van verordening nr. 3820/85 bepaalt met betrekking tot de rusttijden:

„1. 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 bekort tot een minimum van 9 achtereenvolgende uren, mits voor het eind van de volgende week ter compensatie een even lange rusttijd wordt verleend.

Op dagen dat de rusttijd niet overeenkomstig de eerste alinea wordt bekort, mag deze worden genomen in twee of drie afzonderlijke perioden tijdens de periode van 24 uur, waarbij één van die perioden ten minste acht achtereenvolgende uren moet bedragen. In dat geval wordt de minimumduur van de rusttijd op 12 uur gebracht.

2. Tijdens elke periode van 30 uur waarin het voertuig wordt bemand door ten minste twee bestuurders, moeten dezen elk een dagelijkse rusttijd van ten minste acht achtereenvolgende uren genieten.

3. In de loop van elke week moet één van de in lid 1 en lid 2 bedoelde rusttijden, uit hoofde van een wekelijkse rusttijd, worden gebracht op een totaal van 45 achtereenvolgende uren. Deze rusttijd mag worden ingekort tot een minimum van 36 achtereenvolgende uren indien hij in de gebruikelijke standplaats van het voertuig dan wel in de standplaats van de bestuurder wordt genoten, of tot ten minste 24 achtereenvolgende uren indien hij buiten deze plaatsen wordt genomen. Verkortingen worden gecompenseerd door een even grote rusttijd die aaneengesloten wordt genomen vóór het einde van de derde week die volgt op de betrokken week."

Internationale regeling

5 De in artikel 2, lid 2, van verordening nr. 3820/85 bedoelde Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (hierna: „AETR-overeenkomst" of „overeenkomst"), is in de Gemeenschap in werking getreden krachtens verordening (EEG) nr. 2829/77 van de Raad van 12 december 1977 (PB L 334, blz. 11). Blijkens de vierde overweging van de considerans van verordening nr. 2829/77 behoort de inhoud van de AETR-overeenkomst tot de werkingssfeer van verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 77, blz. 49), zodat de bevoegdheid tot het onderhandelen over en de sluiting van die overeenkomst sinds de inwerkingtreding van laatstgenoemde verordening bij de Gemeenschap berust; de bijzondere omstandigheden waaronder de onderhandelingen over de AETR-overeenkomst hebben plaatsgevonden, rechtvaardigen evenwel — aldus de vierde overweging van die considerans — bij uitzondering een procedure volgens welke de lidstaten de akten van bekrachtiging of toetreding afzonderlijk, maar in het kader van een onderling afgestemd optreden neerleggen, waarbij zij echter in het belang van de Gemeenschap en namens haar handelen.

6 De tekst van artikel 8, leden 1 tot en met 3, AETR-overeenkomst is identiek aan die van artikel 8, leden 1 tot en met 3, van verordening nr. 3820/85.

Nationale wettelijke regeling

7 De bepalingen van verordening nr. 3820/85 zijn in het Oostenrijkse recht aangevuld door § 134, lid 1, van het Kraftfahrgesetz (wet op de motorrijtuigen) van 1967, die bepaalt dat overtredingen van die verordening worden bestraft met een administratieve boete van ten hoogste 30 000 ATS.

Het hoofdgeding en de prejudiciële vragen

8 Op 24 oktober 2000 bestuurden Cipra en Kvasnicka een vrachtauto met Tsjechisch kenteken tot aan de grenscontrolepost Drasenhofen (Oostenrijk) aan de Oostenrijks-Tsjechische grens. Uit de verwijzingsbeschikking blijkt niet of de vrachtauto daarbij het grondgebied van de Europese Unie verliet dan wel binnenreed.

9 Na controle van de registratiebladen van de tachograaf in die vrachtauto voor de periode van 22 tot en met 24 oktober 2000 ging de Oostenrijkse gendarmerie ervan uit dat verzoekers in het hoofdgeding de in artikel 8 van verordening nr. 3820/85 voorgeschreven dagelijkse rusttijden niet in acht hadden genomen, en vorderde zij van elk van hen een voorlopige zekerheid van 1 000 ATS. Volgens de verwijzingsbeschikking bleek na analyse van de registratiebladen dat de bestuurders met een ononderbroken rusttijd van 8 uur en 5 minuten binnen een periode van 30 uur weliswaar hadden voldaan aan de vereisten van artikel 8, lid 2, maar niet aan die van artikel 8, lid 1.

10 Bij besluiten van 9 januari 2001 verklaarde de Bezirkshauptmannschaft Mistelbach de voorlopige zekerheden van 1 000 ATS verbeurd. Blijkens het door de verwijzende rechter overgelegde zaakdossier lijkt de Bezirkshauptmannschaft artikel 8 AETR-overeenkomst te hebben toegepast en niet verordening nr. 3820/85. Verzoekers in het hoofdgeding stelden tegen die besluiten beroep in bij de Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich, waarbij zij betoogden dat zij de voorgeschreven rusttijden in acht hadden genomen.

11 De verwijzende rechter is van oordeel dat bij lezing van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 twijfel rijst omtrent de verhouding tussen deze twee leden. Denkbaar lijkt namelijk zowel een cumulatieve toepassing van beide leden als de zienswijze dat lid 2 een lex specialis is in verhouding tot lid 1. Volgens hem

moet rekening worden gehouden met het feit dat in lid 1 bij de adressaat van de norm het bepalend lidwoord „de" wordt gebruikt, terwijl in lid 2 de adressaten door middel van het hoofdtelwoord „twee" nader worden aangeduid. Uit de artikelen 6 en 7 van die verordening blijkt dat het bepalend lidwoord „de" niet kan worden gelezen in de zin van het hoofdtelwoord „een", zodat de bepalingen van de artikelen 6, 7 en 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 los van de samenstelling van de bemanning gelden. De verwijzende rechter erkent evenwel dat het doel van die bepalingen voor een andere uitlegging zou kunnen pleiten.

12 Hij concludeert dat artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85 juncto het bepaalde in lid 2 van dat artikel verschillend kan worden uitgelegd. Zijns inziens lijken die bepalingen in het geheel niet in overeenstemming te zijn met het rechtszekerheidsbeginsel en het beginsel dat de gemeenschapsbepalingen duidelijk moeten zijn. Voorts wijst hij erop dat overtredingen van die verordening op nationaal niveau strafbaar zijn gesteld.

13 In deze omstandigheden heeft de Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen voor te leggen:

„1) Moeten bestuurders die vallen binnen de werkingssfeer van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, de voorwaarden van artikel 8, leden 1 en 2, van de verordening cumulatief vervullen wanneer het voertuig door twee bestuurders wordt bemand, of heeft artikel 8, lid 2, als lex specialis voorrang boven lid 1 van die bepaling?

2) Wanneer het voertuig wordt bemand door twee bestuurders die vallen binnen de werkingssfeer 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 dan artikel 8, lid 1, of eventueel artikel 8, leden 1 en 2, van de verordening wegens strijd met hoger gemeenschapsrecht buiten toepassing blijven?"

De ontvankelijkheid

Bij het Hof ingediende opmerkingen

14 De Oostenrijkse regering acht de prejudiciële vragen niet-ontvankelijk op grond dat zij een hypothetische situatie betreffen. Volgens de stukken waarover zij beschikt, legde de vrachtauto in kwestie een traject af tussen Oostenrijk en de Tsjechische Republiek. Het gaat derhalve niet om vervoer binnen de Gemeenschap in de zin van artikel 2, lid 1, van verordening nr. 3820/85, maar om vervoer naar of uit een derde land in de zin van artikel 2, lid 2, eerste streepje, van die verordening. Daarom is de door de Republiek Oostenrijk en de Tsjechische Republiek geratificeerde AETR-overeenkomst van toepassing op de feiten van het hoofdgeding.

15 Ook de Commissie is van mening dat niet verordening nr. 3820/85, maar de AETR-overeenkomst van toepassing is. Deze door de lidstaten ondertekende overeenkomst maakt deel uit van het gemeenschapsrecht en het Hof is bevoegd tot uitlegging daarvan. Volgens de zevende overweging van de considerans van verordening nr. 3820/85 behoort de inhoud van de AETR-overeenkomst tot de werkingssfeer ervan. De Gemeenschap was dus bevoegd om over die over-

eenkomst te onderhandelen en haar te sluiten. Enkel de bijzondere omstandigheden waaronder de onderhandelingen over die overeenkomst hebben plaatsgevonden, rechtvaardigden bij uitzondering de procedure volgens welke de lidstaten de akten van bekrachtiging of toetreding afzonderlijk, maar in het kader van een onderling afgestemd optreden neerlegden, waarbij zij echter in het belang van de Gemeenschap en namens haar handelden.

16 De rusttijden zijn geregeld in artikel 8 AETR-overeenkomst, waarvan de tekst identiek is aan die van artikel 8 van verordening nr. 3820/85. De door het Hof te beslissen uitleggingsvragen zijn haars inziens dan ook voor beide artikelen dezelfde.

17 Volgens de Zweedse regering is het aan de verwijzende rechter om uit te maken of de feiten van het hoofdgeding onder verordening nr. 3820/85 dan wel onder de AETR-overeenkomst vallen.

Beoordeling door het Hof

18 Volgens vaste rechtspraak is het in het kader van de door artikel 234 EG ingestelde samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof uitsluitend een zaak van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing, om, gelet op de bijzonderheden van het geval, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de door hem aan het Hof voorgelegde vragen te beoordelen. Wanneer de vragen betrekking hebben op de uitlegging van gemeenschapsrecht, is het Hof derhalve in beginsel verplicht

daarop te antwoorden (zie met name arresten van 15 december 1995, Bosman, C-415/93, Jurispr. blz. I-4921, punt 59, en 10 mei 2001, Agorà en Excelsior, C-223/99 en C-260/99, Jurispr. blz. I-3605, punt 18).

19 Nochtans heeft het Hof ook geoordeeld dat het in uitzonderlijke gevallen aan hem staat om, ter toetsing van zijn eigen bevoegdheid, een onderzoek in te stellen naar de omstandigheden waaronder de nationale rechter hem om een prejudiciële beslissing heeft verzocht (zie in die zin arrest van 16 december 1981, Foglia, 244/80, Jurispr. blz. 3045, punt 21). Het Hof kan slechts weigeren een uitspraak te doen over een prejudiciële vraag van een nationale rechter, wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het gemeenschapsrecht geen enkel verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is, of wanneer het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die voor hem noodzakelijk zijn om een nuttig antwoord te geven op de gestelde vragen (zie met name arrest van 13 maart 2001, PreussenElektra, C-379/98, Jurispr. blz. I-2099, punt 39).

20 Dit is in casu niet het geval. Niets in de verwijzingsbeschikking wijst namelijk erop dat de prejudiciële vragen geen verband houden met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, of handelen over een vraagstuk van hypothetische aard.

21 De verwijzende rechter heeft in dit opzicht duidelijk te kennen gegeven dat hij de uitlegging van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde bepalingen noodzakelijk acht om te kunnen beoordelen of Cipra en Kvasnicka de communautaire vereisten inzake rusttijden daadwerkelijk hebben nageleefd.

22 Gelet op de uiteenzetting van de feiten door de verwijzende rechter lijkt het evenwel waarschijnlijk dat, zoals de Oostenrijkse regering en de Commissie

hebben betoogd, het onderhavige vervoer onder de AETR-overeenkomst zou kunnen vallen. In dit verband moet worden opgemerkt dat het Hof de nationale rechter gegevens voor de uitlegging van het gemeenschapsrecht kan aanreiken die nuttig kunnen zijn voor de oplossing van het geschil in het hoofdgeding, en dat er dus voor het Hof aanleiding kan zijn om bepalingen van gemeenschapsrecht in aanmerking te nemen waarvan de nationale rechter in de formulering van zijn vraag geen melding heeft gemaakt (zie met name arrest van 19 november 2002, Strawson en Gagg & Sons, C-304/00, Jurispr. blz. I-10737, punten 57 en 58).

23 Wat de eventuele toepassing van de AETR-overeenkomst op het hoofdgeding betreft, blijkens de vierde overweging van de considerans van verordening nr. 2829/77 krachtens welke die overeenkomst in de Gemeenschap in werking is getreden, hebben de lidstaten met de ratificatie van of de toetreding tot de overeenkomst gehandeld in het belang van en namens de Gemeenschap (zie punt 5 van dit arrest). Volgens artikel 2, lid 2, van verordening nr. 3820/85 is de AETR-overeenkomst in plaats van de bepalingen van die verordening op het internationale vervoer over de weg van toepassing wanneer dit vervoer plaatsvindt naar of uit derde landen die partij zijn bij de overeenkomst, of in transito door deze landen, en zulks voor het gehele traject, met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een lidstaat of in een van die derde landen.

24 Er moet dus worden vastgesteld dat de AETR-overeenkomst deel uitmaakt van het gemeenschapsrecht en dat het Hof bevoegd is tot uitlegging daarvan.

25 Zoals de Zweedse regering terecht stelt, is het een zaak van de verwijzende rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid draagt voor de te geven rechterlijke beslissing, om aan de hand van de feiten van het hoofdgeding te bepalen of in casu artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 dan wel artikel 8, leden 1 en 2, AETR-overeenkomst toepassing moet vinden, die beide overigens gelijkluidend zijn.

26 Uit een en ander volgt dat het verzoek om een prejudiciële beslissing ontvankelijk is.

De eerste vraag

27 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of, wanneer een voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand, de voorwaarden van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 met betrekking tot de in acht te nemen rusttijden cumulatief moeten worden vervuld, dan wel of lid 2 als lex specialis ten opzichte van lid 1 toepassing vindt.

Bij het Hof ingediende opmerkingen

28 Volgens alle partijen die opmerkingen hebben ingediend behoeven, voorzover artikel 8, lid 2, van verordening nr. 3820/85 van toepassing is, de vereisten van lid 1 niet te worden vervuld. Deze uitlegging vindt steun in de tekst, het doel en de context van die bepalingen.

29 Om te beginnen ziet de tekst van artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85, volgens welke „de bestuurder een dagelijkse rusttijd [geniet] van ten minste 11 achtereenvolgende uren", niet op elke bestuurder, maar op de bestuurder die de vrachtauto alleen bemant.

30 Vervolgens is de verbetering van de verkeersveiligheid een van de doelstellingen die verordening nr. 3820/85 nastreeft, en die veiligheid is beter gewaarborgd wanneer de bestuurder wordt vergezeld van een andere bestuurder. Aangezien elk van de bestuurders de gelegenheid heeft om te rusten terwijl de ander rijdt, kan hij volstaan met een iets kortere aaneengesloten rusttijd over een langere periode.

31 De Commissie stelt voorts dat cumulatieve toepassing van lid 1 en lid 2 van artikel 8 van verordening nr. 3820/85 op bemanningen van meer dan één bestuurder economische nadelen zou opleveren voor de vervoerders en de mededinging geenszins positief zou beïnvloeden.

32 Ten slotte betogen de Nederlandse regering en de Commissie dat artikel 8, lid 3, eerste volzin, van verordening nr. 3820/85 bevestigt dat de leden 1 en 2 van dat artikel niet cumulatief moeten worden toegepast. De zinsnede „één van de in lid 1 en lid 2 bedoelde rusttijden" betekent dat de gemeenschapswetgever onderscheid heeft willen maken tussen de in lid 1 bedoelde rusttijden en die van lid 2.

33 Volgens de Commissie pleit ook de ontstaansgeschiedenis van die verordening ervoor dat de leden 1 en 2 van artikel 8 van verordening nr. 3820/85 alternatief en niet cumulatief worden toegepast. De communautaire voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer waren aanvankelijk vastgesteld bij verordening nr. 543/69, en de rusttijden voor bemanningen van meer dan één bestuurder waren uitdrukkelijk en uitsluitend geregeld in artikel 11, leden 3 en 4, van die verordening. De Nederlandse regering stelt bovendien dat een vergelijkbare benadering werd gevolgd in voorstel 2002/C 51 E/05 voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB 2002, C 51 E, blz. 234).

Beantwoording door het Hof

34 Om te beginnen moet worden opgemerkt dat de uitlegging, dat de rusttijden van een bemanning van meer dan één bestuurder worden geregeld in artikel 8, lid 2, van verordening nr. 3820/85 en niet in artikel 8, lid 1, in overeenstemming is met de tekst van die bepalingen. Volgens artikel 8, lid 1, dient de bestuurder per periode van 24 uur een dagelijkse rusttijd van ten minste 11 achtereenvolgende uren in acht te nemen. Lid 2 is slechts van toepassing wanneer „het voertuig wordt bemand door ten minste twee bestuurders". Het verschillend aantal bestuurders waarvan in beide leden sprake is, duidt erop dat in elk lid een andere situatie wordt geregeld. Dat artikel 8, lid 1, van die verordening spreekt van „de" bestuurder en niet van „een" bestuurder, hangt samen met de grammaticale noodzaak om de adressaat van het voorschrift door middel van een bepalend lidwoord aan te duiden.

35 Bij de uitlegging van een gemeenschapsrechtelijke bepaling moet ook rekening worden gehouden met de context ervan en met de doelstellingen die de regeling waarvan zij deel uitmaakt, nastreeft (zie met name arresten van 14 oktober 1999, Adidas, C-223/98, Jurispr. blz. I-7081, punt 23, en 14 juni 2001, Kvaerner, C-191/99, Jurispr. blz. I-4447, punt 30).

36 Verordening nr. 3820/85 heeft primair tot doel, de verkeersveiligheid alsmede de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders te verbeteren.

37 Wanneer een voertuig door meer dan één persoon wordt bestuurd, is de verkeersveiligheid beter gewaarborgd. Aangezien elk van de bestuurders de gelegenheid heeft om te rusten terwijl de ander rijdt, kan hij volstaan met een iets kortere aaneengesloten rusttijd, namelijk 8 uur in plaats van 9 uur, over een langere periode, namelijk 30 uur in plaats van 24 uur. De nuttige werking van artikel 8, lid 2, van verordening nr. 3820/85, te weten kortere rusttijden mogelijk te maken wanneer de bemanning uit meer dan één bestuurder bestaat, zou in het gedrang komen wanneer de leden 1 en 2 van dat artikel cumulatief werden toegepast.

38 Er moet dus worden vastgesteld dat wanneer uitsluitend artikel 8, lid 2, van verordening nr. 3820/85 geldt voor bemanningen van meer dan één bestuurder, de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders afdoende zijn beschermd en de verkeersveiligheid is gewaarborgd.

39 De uitlegging dat de leden 1 en 2 van artikel 8 van verordening nr. 3820/85 alternatief en niet cumulatief toepasselijk zijn, vindt eveneens steun in lid 3, eerste volzin, van dit artikel, waarin wordt bepaald dat in de loop van elke week „één van de in lid 1 en lid 2 bedoelde rusttijden [...] [moet] worden gebracht op een totaal van 45 achtereenvolgende uren".

40 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat wanneer een voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand, artikel 8, lid 2, van verordening nr. 3820/85 als lex specialis ten opzichte van artikel 8, lid 1, van toepassing is. Deze bepalingen moeten derhalve niet cumulatief worden toegepast.

41 Aangezien de overwegingen van textuele, teleologische en contextuele aard in de punten 34 en 36 tot en met 39 van dit arrest zowel op artikel 8 van verordening nr. 3820/85 als op artikel 8 AETR-overeenkomst van toepassing zijn, geldt die uitlegging eveneens voor artikel 8, leden 1 en 2, van die overeenkomst.

42 Zoals gezegd in punt 25 van dit arrest, dient de verwijzende rechter aan de hand van de feiten van de zaak in het hoofdgeding uit te maken of de bepalingen van verordening nr. 3820/85 dan wel die van de AETR-overeenkomst toepasselijk zijn.

De tweede vraag

43 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of de bepalingen van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 in overeenstemming zijn met het rechtszekerheidsbeginsel, volgens hetwelk een regeling duidelijk moet zijn. In wezen is de vraag erop gericht te vernemen of die bepalingen geldig zijn.

Bij het Hof ingediende opmerkingen

44 Volgens alle partijen die opmerkingen hebben ingediend, is artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 niet in strijd met de vereisten van rechtszekerheid, zoals die in de rechtspraak van het Hof zijn geformuleerd.

45 Voor de Franse regering en de Commissie laten die bepalingen niets aan duidelijkheid te wensen over. De Zweedse regering acht de daaruit voortvloeiende rusttijdenregeling voldoende duidelijk. Volgens de Oostenrijkse regering kan de betekenis van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde regeling zonder meer worden afgeleid uit de doelstelling daarvan. Naar de mening van de Nederlandse regering is die regeling niet onbegrijpelijk.

46 De Raad, die alleen de tweede vraag formeel behandelt, stelt dat de uitlegging van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 voortvloeit uit het teleologische en systematische kader van deze bepalingen. Die uitlegging wordt bevestigd door de formulering van de bepalingen, zodat deze voldoende nauwkeurig zijn. Het Hof heeft reeds in meerdere zaken bepalingen van die verordening getoetst, zonder dat daarbij is gebleken van tegenstrijdigheden of enigerlei rechtsonzekerheid. Voorts zijn de bestreden bepalingen in overeenstemming met het interinstitutioneel akkoord van 22 december 1998 betreffende de gemeenschappelijke richtsnoeren voor de redactionele kwaliteit van de communautaire wetgeving (PB 1999, C 73, blz. 1).

Beantwoording door het Hof

47 Volgens vaste rechtspraak vereist het rechtszekerheidsbeginsel, de enige relevante hogere rechtsregel in casu, dat een regeling die aan rechtssubjecten verplichtingen oplegt, duidelijk en nauwkeurig bepaald is, opdat deze ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kunnen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen (zie in die zin arrest van 9 juli 1981, Gondrand Frères en Garancini, 169/80, Jurispr. blz. 1931, punt 17).

48 Met name gelet op het antwoord op de eerste vraag, moet worden vastgesteld dat de voorschriften inzake rusttijden die gelden voor bemanningen van één bestuurder of bemanningen van ten minste twee bestuurders op voldoende duidelijke wijze voortvloeien uit de formulering van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 alsmede uit de context ervan en uit de doelstellingen die de regeling waarvan zij deel uitmaakt, nastreeft. Zoals volgt uit punt 41 van dit arrest, kan zulks ook worden vastgesteld met betrekking tot artikel 8, leden 1 en 2, AETR-overeenkomst.

49 Op de tweede vraag moet derhalve worden geantwoord dat bij toetsing van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 aan het rechtszekerheidsbeginsel niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van deze bepaling kunnen aantasten.

Kosten

50 De kosten door de Oostenrijkse, de Franse, de Nederlandse en de Zweedse regering alsmede door de Raad en de Commissie 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.

HET HOF VAN JUSTITIE (Vijfde kamer),

uitspraak doende op de door de Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich bij beschikking van 6 november 2001 gestelde vragen, verklaart voor recht:

1) **Wanneer een voertuig door meer dan één bestuurder wordt bemand, is artikel 8, lid 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, als lex specialis ten opzichte van artikel 8, lid 1, van toepassing. Deze bepalingen moeten derhalve niet cumulatief worden toegepast.**

2) **Deze uitlegging geldt ook voor artikel 8, leden 1 en 2, van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR).**

3) **De verwijzende rechter dient aan de hand van de feiten van de zaak in het hoofdgeding uit te maken of de bepalingen van verordening nr. 3820/85 dan wel die van de AETR-overeenkomst toepasselijk zijn.**

4) **Bij toetsing van artikel 8, leden 1 en 2, van verordening nr. 3820/85 aan het rechtszekerheidsbeginsel is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van deze bepaling kunnen aantasten.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 16 januari 2003.

De griffier

R. Grass

De president van de Vijfde kamer

M. Wathelet