ARREST VAN HET HOF (EERSTE KAMER)
VAN 28 NOVEMBER 1978 [1]

Fritz Schumalla
(verzoek om een prejudiciële beslissing, ingediend door het Oberlandesgericht Düsseldorf)

„Verkeersveiligheid"

Zaak 97/78

Samenvatting

Vervoer — Gemeenschappelijk beleid — Bevoegdheid van de Raad — Omvang — Bepalingen betreffende sociaal beleid en verkeersveiligheid — Vaststelling — Geldigheid (EEG-Verdrag, artikel 74 en 75; verordening van de Raad nr. 543/69)

Het Verdrag verleent de Raad een ruime normatieve bevoegdheid om passende gemeenschappelijke regels vast te stellen waar het hem opdraagt een gemeenschappelijk vervoerbeleid, in de zin van artikel 74, tot stand te brengen. De, krachtens artikel 75 van het Verdrag vastgestelde verordening nr. 543/69 van de Raad is in hoofdzaak toegespitst op sociaal terrein en vormt slechts een gedeeltelijke verwezenlijking van een dergelijk beleid. De Raad heeft derhalve door hierbij onderwerpen te regelen die tegelijkertijd betrekking hebben op de sociale bescherming van bestuurders en op de verkeersveiligheid — voor zover deze twee onderling samenhangen — zijn bevoegdheden niet overschreden.

In de zaak 97/78,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van het Oberlandesgericht Düsseldorf (2e Kamer), in het aldaar aanhangig geding tegen

FRITZ SCHUMALLA, wonende te Emmerich-Elten,

om een prejudiciële beslissing over de geldigheid van verordening nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 77 van 1969, blz. 49),

wijst

1 — Procestaal: Duits.

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste Kamer),

samengesteld als volgt: J. Mertens de Wilmars, kamerpresident, A. O'Keeffe en G. Bosco, rechters,

advocaat-generaal: J.-P. Warner
griffier: A. Van Houtte

het navolgende

ARREST

Ten aanzien van de feiten

Overwegende dat de feiten, het procesverloop en de krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG ingediende schriftelijke opmerkingen kunnen worden samengevat als volgt:

I — De feiten en het procesverloop

1. Fritz Schumalla, wonende in de Duitse Bondsrepubliek, legde, als chauffeur van een 38-tons-vrachtwagen met oplegger voor goederenvervoer, lange trajecten af.

Bij vonnis van 18 juli 1977 veroordeelde het Amtsgericht Krefeld hem in een zogenaamde „Bußgeldverfahren" tot elf geldboetes van in totaal DM 3 350 plus proceskosten wegens verscheidene, in de periode van 18 juli tot 8 september 1977 begane overtredingen van

— § 7a, eerste alinea, sub 1c en d, van het „Fahrpersonalgesetz" en
— de artikelen 11, lid 1, en 7, leden 1 en 2, van verordening nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 77 van 1969, blz. 49), waarin respectievelijk de minimale „rusttijd" en de maximale „rijtijd" is vastgesteld.

Van dit vonnis is betrokkene in beroep gegaan bij het Oberlandesgericht Düsseldorf (2e Kamer). Hij stelt onder meer dat verordening nr. 543/69 niet door het EEG-Verdrag wordt gedekt en daarom ongeldig is, inzonderheid omdat de verordening de verkeersveiligheid beoogt te bevorderen en daarmee vragen behandelt die niet tot de bevoegdheid van de Raad behoren. Hij heeft ter ondersteuning van zijn opvatting een juridisch rapport van 15 december 1976 van de hand van prof. dr. R. Knöpfle, overgelegd. De nationale rechter heeft bij beschikking van 6 maart 1978 de procedure geschorst en krachtens artikel 177 van het EEG-Verdrag het Hof de vraag voorgelegd of verordening nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 „door het EEG-Verdrag wordt gedekt en derhalve geldig is."

2. Een afschrift van de verwijzingsbeschikking is op 24 april 1978 ingekomen ter griffie van het Hof.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen, ten deze vertegenwoordigd door haar juridisch adviseur G. Bebr, en de Raad van de Europese Gemeenschappen, ten deze vertegenwoordigd door de directeur bij de juridische dienst R. Fornasier als gemachtigde, bijgestaan door de juridisch adviseur B. Schloh, hebben krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG schriftelijke opmerkingen ingediend.

Het Hof heeft, op rapport van de rechter-rapporteur en gehoord de advocaat-generaal, besloten zonder instructie tot de mondelinge behandeling over te gaan. Bij beschikking van 20 september 1978 heeft het Hof de zaak overeenkomstig artikel 95 van het Reglement voor de procesvoering naar de Eerste Kamer verwezen.

II — Krachtens artikel 20 van 's Hofs Statuut-EEG ingediende schriftelijke opmerkingen

A — De *Commissie* acht het voor de beantwoording van de vraag noodzakelijk

— allereerst de artikelen 74 en 75 van het Verdrag en hun doelstellingen te interpreteren, en

— vervolgens de omvang van de bevoegdheden van de Gemeenschap op het gebied van het vervoer vast te stellen.

a) Wat het eerste punt betreft, wijst zij erop dat „het vervoer" tot de „grondslagen van de Gemeenschap" behoort en dientengevolge een wezenlijk instrument is voor de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt. Men miskent de wezenlijke functie van het vervoer in deze ontwikkeling, wanneer men het beschouwt als iets ondergeschikts, dat enkel ten dienste staat van het vrije goederenverkeer.

In het stelsel van het Verdrag vormen de bepalingen over het vervoer geenszins een op zichzelf staand deelgebied. Zoals het Hof reeds eerder heeft uiteengezet, moeten de beginselbepalingen van de artikelen 2 en 3 van het Verdrag als algemene beginselen worden gezien, die als zodanig ook op het gebied van het vervoer van toepassing zijn. Als een van de activiteiten van de Gemeenschap noemt artikel 3, sub e „het tot stand brengen van een gemeenschappelijk beleid op het gebied van het vervoer." Artikel 74 heeft betrekking op de doelstellingen van het Verdrag, die door de Gemeenschap „in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid" moeten worden nagestreefd. Uit het Verdrag volgt echter dat bij dit gemeenschappelijk beleid de doelstellingen van de artikelen 2 en 3 in het oog moeten worden gehouden; de functie van de desbetreffende bepalingen was juist om deze doelstellingen — die samen de „algemene beginselen" vormen die hun stempel op het Verdrag drukken — effectief te maken en ze door gemeenschappelijke actie inhoud te geven. Verder moeten de verdragsbepalingen betreffende het vervoer worden begrepen en uitgelegd in het licht van de in de preambule genoemde beginselen, waarin als „wezenlijk doel" van de Gemeenschap wordt genoemd „een voortdurende verbetering van de omstandigheden waaronder haar volkeren leven en werken."

Hoewel het vervoer dus een wezenlijk instrument is voor het ontwikkelen en tot stand brengen van een gemeenschappelijke markt en alle verdragsbepalingen daarop van toepassing zijn, vertoont het toch, zoals in artikel 75, lid 1, van het Verdrag wordt benadrukt, bijzondere aspecten. Doch slechts in uitdrukkelijke gevallen worden de algemene bepalingen aangepast, aangevuld of buiten toepassing gelaten.

Bij beschikking van de Raad van 13 mei 1965 (PB 1965, blz. 1500) is aan de doelstellingen van dit gemeenschappelijk beleid, zoals deze in artikel 3, sub e, en artikel 74 van het Verdrag in algemene zin zijn geformuleerd, inhoud gegeven. De beschikking beoogde vooral de tussen de

Lid-Staten bestaande verschillen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, waardoor de mededingingsvoorwaarden merkbaar konden worden vervalst, te verkleinen of op te heffen. De beschikking benadrukt vooral de noodzaak tot harmonisatie van sociale regelingen betreffende de arbeidsvoorwaarden en de werk- en rusttijden.

Het tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid is een taak die de Raad niet kan uitvoeren zonder over ruime bevoegdheden te beschikken en over een dienovereenkomstige beoordelingsvrijheid bij de uitoefening daarvan.

Dit wordt bevestigd in artikel 75, lid 1, sub c, dat de rechtsgrondslag vormt zowel van de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 als van verordening nr. 543/69.

b) Ten aanzien van het tweede punt merkt de Commissie op dat verordening nr. 543/69 verscheidene doelstellingen nastreeft, die alle direct op het wegvervoer betrekking hebben. Waar de verordening bepalingen bevat betreffende de harmonisatie van bepaalde sociale regelingen op dit gebied, beoogt zij in de eerste plaats de verschillen in de voorwaarden die de mededinging wezenlijk vervalsen, geleidelijk op te heffen. Zo zijn onder meer uniforme arbeidsvoorwaarden voor de bemanning van de voertuigen vastgesteld, waaronder de geoorloofde ononderbroken rijtijd, de totale maximale dagelijkse rijtijd en de duur van de rusttijd. Deze sociale maatregelen hebben tenslotte ook grote invloed gehad op de veiligheid op de weg. Al deze doelstellingen hangen nauw met elkaar samen en hebben uitsluitend betrekking op het vervoer over de weg. Zo gezien is de harmonisatie van de sociale regelingen een maatregel die uitsluitend aan de eisen van het vervoer over de weg beantwoordt en als zodanig een integrerend bestanddeel vormt van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

De Gemeenschap was daarom ook op grond van artikel 75, lid 1, sub c, bevoegd een regeling als verordening nr. 543/69 vast te stellen, die juist een dergelijke harmonisatie beoogt. Uit de algemene formulering van genoemd artikel blijkt duidelijk dat de Gemeenschap op dit gebied over een grote beleidsvrijheid beschikt. Dat een dergelijke verordening ook bijdraagt tot de vergroting van de veiligheid van het wegverkeer, staat aan deze bevoegdheid van de Gemeenschap niet in de weg; immers, de zorg voor de verkeersveiligheid past in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en behoort daarom krachtens artikel 75, lid 1, sub c, tot de competentie van de Gemeenschap.

Maar zelfs in de veronderstelling dat niet zo is — quod non —, moet erop worden gewezen dat de primaire en beslissende doelstellingen van deze verordening op het gebied van de mededinging liggen, en meer in het bijzonder de mededinging op het gebied van het vervoer. Het zou volgens de Commissie absurd zijn als de Gemeenschap een verordening die uitsluitend betrekking heeft op het vervoer over de weg, niet zou mogen vaststellen uitsluitend omdat zij ook de veiligheid van het wegverkeer kan bevorderen. In dat geval zou een doeltreffend vervoerbeleid nauwelijks mogelijk zijn.

Subsidiair wijst de Commissie er tenslotte op dat volgens de rechtspraak van het Hof een rechtshandeling ook dan haar geldigheid behoudt wanneer de Gemeenschap een ander doel heeft nagestreefd dan dat ten aanzien waarvan zij krachtens het Verdrag bevoegd is, mits het primair nagestreefde doel rechtmatig was. Dus ook wanneer verordening nr. 543/69 niet enkel bepaalde sociale regelingen op het gebied van het vervoer over de weg harmoniseert, doch daarenboven de verkeersveiligheid op de weg dient — volgens de Commissie een volstrekt legitiem streven van een gemeenschappelijk vervoerbeleid —, is de verordening toch vanwege haar voornaamste doelstelling geldig.

Tot slot verwijst de Commissie naar enkele arresten van het Hof, die onder meer betrekking hebben op verordening nr. 543/69 en die met de constatering dat de externe bevoegdheid van de Gemeenschap op het gebied van het vervoer over de weg op genoemde verordening is gebaseerd, indirect de rechtsgeldigheid van deze regeling bevestigen.

De Commissie wijst eveneens op de standpunten van de andere instellingen van de Gemeenschap en hun raadgevende organen met betrekking tot de rechtsgrondslag van verordening nr. 543/69; uit al die standpunten blijkt duidelijk dat artikel 75 van het Verdrag de geëigende rechtsgrondslag voor deze verordening is.

Resumerend stelt de Commissie voor aan de verwijzende rechter te antwoorden dat bij onderzoek van de gestelde vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die aan de geldigheid van verordening (EEG) nr. 543/69 afbreuk kunnen doen.

B — De *Raad* gaat allereerst na of, en zo ja in hoeverre, verordening nr. 543/69 waarvan de geldigheid in de onderhavige zaak ter discussie staat, de verkeersveiligheid als doelstelling heeft en behandelt vervolgens de vraag of deze tot de in het EEG-Verdrag omschreven doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid behoort.

a) Aan het eerste punt wijdt de Raad drie principiële overwegingen:

— Allereerst heeft verordening nr. 543/69, volgens de rechtspraak van het Hof over de uitlegging ervan, de volgende doelstellingen, en wel, in volgorde van belangrijkheid:
  — een sociale doelstelling,
  — het opheffen van de verschillen in de mededingingsvoorwaarden, en
  — het leveren van een bijdrage tot de verkeersveiligheid op de weg.

— In de tweede plaats wordt in de considerans van deze verordening niet enkel artikel 75 van het Verdrag genoemd (uitvoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid), maar ook de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 betreffende de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

— Tenslotte wordt in de Duitse tekst van de verordening het begrip verkeersveiligheid pas in de negende overweging van de considerans met de term „Verkehrssicherheit" aangeduid. De derde overweging daarentegen spreekt van „Sicherheit im Straßenverkehr", terwijl in de achtste overweging gesproken wordt over bestuurders die een voertuig slechts zolang mogen besturen als zij dit in „volledige veiligheid [kunnen] doen." In de eerstgenoemde overweging wordt ervan uitgegaan dat de verordening wat de voorschriften over „rijtijden" betreft, geleidelijk ten uitvoer zal worden gelegd; de beide andere beogen de eerbiediging van de nationale bepalingen en de regelgevende bevoegdheid van de Lid-Staten op dit gebied te verzekeren.

Uit deze overwegingen, aldus de Raad, volgt dat de verkeersveiligheid niet het voornaamste doel van verordening nr. 543/69 vormt. Deze heeft in de eerste plaats een sociale doelstelling en beoogt verder de afschaffing van de verschillen in mededingingsvoorwaarden te verwezenlijken. De verkeersveiligheid is slechts een bijkomende doelstelling.

b) Met betrekking tot het tweede punt is de Raad van oordeel dat verkeersveiligheid, dat wil zeggen de veiligheid van het verkeer op verkeerswegen, dus voornamelijk van het verkeer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, tot de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid hoort. De Raad verklaart

allereerst bij gebreke van exacte gegevens in de verwijzingsbeschikking niet in staat te zijn stelling te nemen ten aanzien van alle voor de rechter a quo opgeworpen vragen. Ter ondersteuning van zijn opvatting laat hij vervolgens de desbetreffende standpunten van de organen van de Gemeenschap de revue passeren, in het bijzonder die van

— de Commissie (Mededelingen aan de Raad van 8 november 1971 en 25 oktober 1973, Bulletin van de Europese Gemeenschappen, supplementen 8/71 en 16/73);

— het Europees Parlement (zie onder meer PB C 127 van 1974, blz. 23 e. v., blz. 38 e. v. en blz. 67);

— het Economisch en Sociaal Comité, advies van 28 maart 1974 (PB C 126 van 1974, blz. 26 e. v.);

— de Raad, die aansluitend op genoemde mededelingen van de Commissie twee richtlijnen heeft uitgevaardigd die rechtstreeks betrekking hebben op de verkeersveiligheid: richtlijn 76/135/EEG van 20 januari 1976 (PB L 21 van 1976, blz. 10) en richtlijn 77/143/EEG van 29 december 1976 (PB L 47 van 1977, blz. 47).

Uit dit alles meent de Raad te kunnen concluderen dat

— verordening nr. 543/69 geldig is, zelfs indien de verkeersveiligheid niet tot de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid zou behoren, aangezien deze doelstelling geen overheersende plaats inneemt in de verordening;

— de verkeersveiligheid tot de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid behoort.

Op grond hiervan geeft de Raad het Hof in overweging aan de verwijzende rechter te antwoorden dat bij onderzoek van de gestelde vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 543/69 kunnen aantasten.

III — Mondelinge behandeling

Overwegende dat ter terechtzitting van 26 oktober 1978 de Raad en de Commissie van de Europese Gemeenschappen mondelinge opmerkingen hebben gemaakt;

dat de advocaat-generaal ter terechtzitting van 9 november 1978 conclusie heeft genomen;

Ten aanzien van het recht

1 Overwegende dat het Oberlandesgericht Düsseldorf bij beschikking van 6 maart 1978, ingekomen ter griffie van het Hof op 24 april 1978, krachtens artikel 177 EEG-Verdrag het Hof heeft gevraagd of verordening nr. 543/69 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 77 van 1969, blz. 49) geldig is voor zover zij doelstellingen nastreeft op het gebied van de veiligheid van het wegverkeer;

2 dat blijkens de verwijzingsbeschikking appellant in het hoofdgeding in eerste instantie krachtens § 7A, lid 1, sub c en d, van het „Fahrpersonalgestz" is veroordeeld ter zake dat hij tussen 18 juli en 8 september 1976 als vrachtwa-

genchauffeur goederen over lange trajecten heeft vervoerd zonder de bepalingen van artikel 7, leden 1 en 2, en artikel 11, lid 1, van voornoemde verordening, waarbij de maximum rijtijd respectievelijk de minimum rusttijd is vastgesteld, in acht te nemen;

dat appellant stelt dat verordening nr. 543/69, voor zover deze in voornoemde bepalingen de verkeersveiligheid tot doelstelling heeft, betrekking heeft op een gebied dat niet valt onder de bevoegdheden die het Verdrag ter zake van het vervoer aan de Raad toekent;

dat, om dit punt op te helderen, de verwijzende rechter het Hof vraagt of verordening nr. 543/69 „door het EEG-Verdrag wordt gedekt en derhalve geldig is";

3 Overwegende dat blijkens de considerans van 's Raads verordening nr. 543/69 deze in wezen tot doel heeft de tenuitvoerlegging te verzekeren van de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB 1965, blz. 1500), en met name van titel III ervan, betreffende „Voorschriften op sociaal gebied";

dat de litigieuze verordening, door in de considerans niet enkel te verwijzen naar artikel 75, maar ook naar het Verdrag in zijn geheel, doet uitkomen dat de harmonisatie van bepaalde nationale voorschriften, die zij op een der door de reeds vermelde beschikking genoemde gebieden beoogt te verzekeren, tot de in artikel 3 van het Verdrag omschreven doelstellingen van de Gemeenschap behoort;

dat de verordening, in het kader van deze harmonisatie van nationale wettelijke regelingen, een aantal onderling verbonden doelstellingen nastreeft betrekking hebbend op de sociale bescherming van de chauffeur, de verkeersveiligheid en de gelijkheid van mededingingsvoorwaarden tussen de vervoersondernemingen;

4 Overwegende dat een dergelijke harmonisatie, die de vaststelling van „gemeenschappelijke regels" in de zin van artikel 75, lid 1, sub a, van het Verdrag vereist, een wezenlijk onderdeel is van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, waarvan de uitvoering door artikel 3, sub e, van het Verdrag wordt voorgeschreven en dat tot de grondslagen van de Gemeenschap behoort;

dat immers luidens artikel 74 EEG-Verdrag de doelstellingen van het Verdrag wat de sector vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

betreft, door de Lid-Staten in het kader van een dergelijk beleid worden nagestreefd;

dat het Verdrag de Raad met de invoering van dit beleid belast en hem daartoe een ruime normatieve bevoegdheid geeft om passende gemeenschappelijke regels vast te stellen;

dat volgens artikel 75, lid 1, sub c, van het Verdrag de Raad tot taak heeft om, ter uitvoering van artikel 74 en rekening houdend met de bijzondere aspecten van het vervoer, naast de regels en voorwaarden genoemd sub a en b, „alle overige dienstige bepalingen" vast te stellen;

dat lid 2 van dezelfde bepaling doet uitkomen dat die normatieve bevoegdheid ook na de overgangsperiode nog aan de Raad toekomt;

dat artikel 79, lid 2, daarenboven bevestigt dat het hier om een algemene bevoegdheid gaat, die vooral is toegekend met het oog op de opheffing van discriminaties op vervoergebied, welke het concurrentieregime ongunstig beïnvloeden;

5 Overwegende dat verordening nr. 543/69, die zich voornamelijk bezighoudt met de sociale materie die in titel III van de beschikking van 13 mei 1965 wordt behandeld, slechts een gedeeltelijke uitvoering is van artikel 74 EEG-Verdrag en van voornoemde beschikking, welke laatste, naast de harmonisatie van de nationale bepalingen betreffende de sociale regelingen, ook die van de nationale belastingregelingen en de overheidsmaatregelen van de Lid-Staten voorschrijft;

dat, onder deze omstandigheden en mede gelet op de omvang van zijn bevoegdheden om een gemeenschappelijk vervoerbeleid tot stand te brengen, de Raad met de regeling van onderwerpen die tegelijkertijd betrekking hebben op het sociaal beleid en op de verkeersveiligheid — voor zover deze twee onderling samenhangen —, zijn bevoegdheden niet heeft overschreden;

6 Overwegende bovendien dat gemeenschappelijke bepalingen die, naast de sociale bescherming van de chauffeur, een verbetering van de verkeersveiligheid verzekeren, slechts kunnen bijdragen tot de opheffing van de disparitеiten die de mededingingsvoorwaarden in het vervoer wezenlijk kunnen vervalsen, en aldus, in de zin van artikel 75, lid 1, sub c, van het Verdrag, „dienstig" kunnen blijken voor het tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid;

dat daarenboven de veiligheid van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, welke, doordat zij aan gemeenschappelijke regels is onderworpen, bijdraagt tot de eerbiediging van de mededingingsvoorwaarden op vervoergebied, niet enkel beantwoordt aan de doelstellingen van dat beleid, maar ook aan de vereisten van de gemeenschappelijke markt, zoals neergelegd in artikel 3, sub f,

7 Overwegende dat deswege moet worden geconcludeerd dat bij onderzoek van de gestelde vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 543/69 kunnen aantasten;

Ten aanzien van de kosten

8 Overwegende dat de kosten door de Commissie en de Raad van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, niet voor vergoeding in aanmerking kunnen komen;

dat de procedure als een in het strafgeding voor de nationale rechterlijke instantie gerezen incident is te beschouwen, zodat deze instantie over de kosten heeft te beslissen;

HET HOF VAN JUSTITIE (Eerste Kamer),

uitspraak doende op de door het Oberlandesgericht Düsseldorf bij beschikking van 6 maart 1978 gestelde vraag, verklaart voor recht:

Bij het onderzoek van de gestelde vraag is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, kunnen aantasten.

Mertens de Wilmars O'Keeffe Bosco

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op achtentwintig november negentienhonderdachtenzeventig.

De griffier

A. Van Houtte

De president van de Eerste Kamer

J. Mertens de Wilmars