ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)
9 juni 1994 *

In zaak C-394/92,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van de Politierechtbank te Hasselt (België), in de aldaar dienende strafzaak tegen

M. Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS),

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 6 en 8, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, alsook van artikel 15, leden 2 tot en met 4, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 1 resp. blz. 8),

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: G. F. Mancini, kamerpresident, M. Diez de Velasco (rapporteur), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler en P. J. G. Kapteyn, rechters,

* Procestaal: Nederlands.

advocaat-generaal: G. Tesauro
griffier: H. A. Rühl, hoofdadministrateur

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— de Belgische regering, vertegenwoordigd door J. Devadder, bestuursdirecteur bij het Ministerie van Buitenlandse zaken, als gemachtigde,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. L. Hudson, van het Treasury Solicitor's Department, als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door Th. van Rijn en V. Di Bucci, leden van haar juridische dienst, als gemachtigden,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de mondelinge opmerkingen van de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door D. Bethlehem, Barrister, en van de Commissie ter terechtzitting van 2 december 1993,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 20 januari 1994,

het navolgende

Arrest

Bij beschikking van 9 november 1992, ingekomen bij het Hof op 13 november daaraanvolgend, heeft de Politierechtbank te Hasselt krachtens artikel 177 EEG-

Verdrag drie prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van de artikelen 6 en 8, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, alsook van artikel 15, leden 2 tot en met 4, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 1 resp. blz. 8).

2 Die vragen zijn gerezen in een strafzaak tegen M. Michielsen (hierna: „verdachte") en de onderneming Geybels Transport Service (hierna: „Geybels") als burgerlijk aansprakelijke partij.

3 Op 12 augustus 1991 werd verdachte, die in dienst van Geybels een trekker bestuurde, te Antwerpen gecontroleerd op de naleving van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85. Daarbij bleek, dat hij verschillende inbreuken op die verordeningen had begaan.

4 Uit de stukken blijkt immers, dat hij op twee verschillende dagen de rust- en rijtijden niet in acht had genomen en dat hij bovendien de dag van de controle in de tachograaf van zijn voertuig twee registratiebladen had gebruikt. De enige vraag die nog voor de verwijzende rechter hangende is en waarvoor een uitlegging van de gemeenschapsbepalingen noodzakelijk blijkt, betreft het bedrieglijk gebruik van de controlebladen door verdachte.

5 Voor de Politierechtbank te Hasselt betoogde verdachte, dat het gebruik van een tweede registratieblad volkomen regelmatig was, daar hij, nadat hij zijn dagelijkse werktijd had beëindigd en de onderneming had verlaten, aan een nieuwe opdracht was begonnen.

6 Van oordeel, dat de betekenis van bepaalde in de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 vervatte begrippen niet duidelijk was, heeft de verwijzende rechter besloten het Hof de navolgende prejudiciële vragen te stellen:

„1) Werktijd

Is de werktijd de tijd tijdens dewelke de bestuurder van een aan de EEG-verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 onderworpen voertuig, niet vrij over zijn tijd kan beschikken?

Omvat de werktijd de rijtijden, de onderbrekingen ervan en de tijd besteed aan andere activiteiten?

Is deze definitie voldoende juist of dient ze te worden vervangen of genuanceerd?

2) Dag

Is de dag een periode van 24 uur en wat is voor de uitlegging der EEG-verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 het ingangsmoment ervan? 00.00 uur van de kalenderdag of het ogenblik van de eerste overname van een onderworpen voertuig door de betrokken chauffeur?

Is er nog een ander ingangsmoment mogelijk?

3) Einde van de werktijd

Is het einde van de werktijd het moment waarop de betrokken bestuurder geen verantwoording over zijn gebruik van de tijd aan de vervoersondernemer verschuldigd is en waarop hij de vrijheid terugwint over zijn tijd te beschikken?

Is er een andere definitie mogelijk?"

De eerste en de derde vraag

7 Met de eerste en de derde vraag ondervraagt de verwijzende rechter het Hof over de betekenis van de begrippen „werktijd" en „einde van de werktijd" in de zin van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85, zonder echter een precieze bepaling van die verordeningen te vermelden.

8 Met betrekking tot de eerste vraag dient te worden beklemtoond, dat de term „werktijd" in verschillende bepalingen van verordening nr. 3821/85 voorkomt, onder meer in artikel 15, lid 3, en in de punten I, sub a, II, sub 4, en IV, sub b, van bijlage I. Een definitie van dit begrip wordt echter in die verordening noch in verordening nr. 3820/85 gegeven.

9 De Belgische regering en de Commissie stellen niet voor, een aan de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 ontleende definitie te hanteren, want volgens hun uitlegging brengen die twee bepalingen slechts een gedeeltelijke harmonisatie van de sociale voorschriften voor het wegvervoer tot stand.

10 De regering van het Verenigd Koninkrijk daarentegen is van mening, dat de twee verordeningen een sluitende regeling vormen. De gevraagde definities zouden dus kunnen worden afgeleid uit de bepalingen van die verordeningen en vooral uit het begrip „rusttijd", zoals gedefinieerd in artikel 1, sub 5, van verordening nr. 3820/85. Het is derhalve van mening, dat „werktijd" in de zin van artikel 15, lid 2, van verordening nr. 3821/85 moet worden begrepen als de „dagelijkse werktijd", welk begrip de tijdvakken dekt waarin de bestuurder niet vrij over zijn tijd kan beschikken. Het „einde van de werktijd" zou dus worden bepaald door het begin van een voldoende dagelijkse of wekelijkse rusttijd.

11 Voor een nuttig antwoord op de eerste vraag van de verwijzende rechter dient vooraf te worden opgemerkt, dat de begrippen „werktijd" en „dagelijkse werktijd" in het kader van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 niet als synoniemen kunnen worden beschouwd. Het verschil tussen die begrippen blijkt immers uit de leden 2 en 3 van artikel 15 van verordening nr. 3821/85.

12 Enerzijds bepaalt lid 2, eerste alinea, van dat artikel van de verordening, dat „het registratieblad (...) niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat [wordt] genomen, tenzij zulks anderszins is toegestaan".

13 Anderzijds bepaalt lid 3, tweede streepje, van hetzelfde artikel, dat de tachograaf „de volgende te registreren tijden [moet] onderscheiden: a) (...) de rijtijd; b) (...) alle andere werktijden; c) (...) de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, en d) (...) de werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijden".

14 Uit die bepalingen volgt, dat het begrip „dagelijkse werktijd" in lid 2 van artikel 15 ruimer is dan het begrip „werktijd" in lid 3 van hetzelfde artikel. Het eerste doelt immers op de gehele werkdag als doorlopende tijdsspanne, terwijl het tweede enkel ziet op de momenten van daadwerkelijke activiteit van de bestuurder die het rijden kunnen beïnvloeden, de rijtijd daaronder begrepen. Zo vallen „de tijd dat de

bestuurders beschikbaar zijn", „de werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijden", genoemd in lid 3 van artikel 15 van verordening nr. 3821/85, niet onder het begrip „werktijd", aangezien het feit dat zij worden voorafgegaan door de uitdrukking „alle andere werktijden", uitsluit dat zij als een deel van de werktijd kunnen worden beschouwd.

15 Daarentegen kan niet a priori worden uitgesloten, dat de „tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn" alsook de „werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijden" binnen de „dagelijkse werktijd" vallen, want volgens lid 2 van hetzelfde artikel 15 moeten zij voorkomen op het registratieblad, dat tijdens de dagelijkse werktijd niet uit het apparaat mag worden genomen.

16 Aangezien de begrippen „werktijd" en „dagelijkse werktijd" in het kader van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 niet dezelfde betekenis hebben, dient te worden nagegaan, welk van die twee begrippen de verwijzende rechter bedoelt. Zoals echter in rechtsoverweging 4 van het onderhavige arrest is opgemerkt, betreft de enige vraag die in het hoofdgeding open blijft, de wettigheid van het gebruik door verdachte van twee registratiebladen in de loop van een zelfde dag. Aangezien volgens artikel 15, lid 2, van verordening nr. 3821/85 het registratieblad niet vóór het einde van de dagelijkse werktijd uit het apparaat mag worden genomen, dient het in die bepaling bedoelde begrip werktijd te worden uitgelegd om de nationale rechter in staat te stellen, de wettigheid van de handelwijze van verdachte te beoordelen.

17 Bijgevolg moet de eerste vraag aldus worden begrepen, dat zij betrekking heeft op het begrip „dagelijkse werktijd" alsmede op de draagwijdte en de grenzen daarvan, en moet zij dus worden onderzocht te zamen met de derde vraag, die hetzelfde probleem betreft.

18 Concreet dient te worden bepaald, welke van de in lid 3 van artikel 15 van verordening nr. 3821/85 vermelde perioden onder het begrip „dagelijkse werktijd" vallen.

19 De eerste twee categorieën tijden (de „rijtijd" en „alle andere werktijden") zijn per definitie werktijden.

20 Wat de derde categorie betreft (de „tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn"), deze kan, aangezien zij volgens lid 4 van artikel 15 naar keuze van de Lid-Staten samen met de tweede („alle andere werktijden") mag worden genoteerd, bij de controle onmogelijk los van de feitelijke werktijd worden berekend.

21 Met betrekking tot de „rusttijden" dient te worden opgemerkt, dat artikel 6, lid 1, van verordening nr. 3820/85 de maximumduur van de dagelijkse rijtijd vaststelt. Artikel 8, lid 1, bepaalt de minimumduur van de dagelijkse rusttijd. De tweede alinea van dit lid preciseert, dat die rusttijd, wanneer hij in twee of drie perioden tijdens een zelfde periode van 24 uur wordt genomen, ten minste een periode van acht achtereenvolgende uren moet omvatten, en dat de minimumduur van de rusttijd dan op twaalf uur wordt gebracht.

22 Verder moet worden beklemtoond, dat rusttijd in artikel 1, sub 5, van verordening nr. 3820/85 wordt gedefinieerd als „ieder ononderbroken tijdvak van ten minste een uur waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken". Ingevolge artikel 2 van verordening nr. 3821/85 is die definitie van toepassing in het kader van deze laatste verordening.

23 Gelet op de definitie van rusttijd in artikel 1, sub 5, vallen, wanneer de bestuurder zijn rusttijd in twee of drie perioden verdeelt, de rustperioden van minder dan een uur onder de dagelijkse werktijd.

24 Wat de „werkonderbrekingen" betreft, valt niet te ontkennen, dat deze volgens artikel 7, lid 5, van verordening nr. 3820/85 niet als dagelijkse rusttijd mogen worden beschouwd. Aangezien zij per definitie tussen de rijtijden moeten worden ingelast, kunnen zij niet binnen de dagelijkse werktijd worden geïndividualiseerd.

25 Om het begin en het einde van de aldus omschreven dagelijkse werktijd te bepalen, moet worden uitgegaan van het arrest van 2 juni 1994 (zaak C-313/92, Van Swieten, Jurispr. 1994, blz. I-2177, r. o. 22 tot en met 27), waarin het Hof voor recht verklaarde, dat de dagelijkse werktijd van de bestuurder begint op het moment waarop deze, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt. Wanneer de dagelijkse rust in twee of drie afzonderlijke perioden is genomen, begint de werktijd aan het einde van de rustperiode die minimaal acht uur heeft geduurd. Bijgevolg valt het einde van de dagelijkse werktijd samen met het begin van een periode van dagelijkse rust of, wanneer de dagelijkse rust in twee of drie afzonderlijke perioden wordt genomen, met het begin van een rustperiode van minimaal acht opeenvolgende uren.

26 Gelet op het voorgaande, dient op de eerste en de derde vraag te worden geantwoord, dat de „dagelijkse werktijd" in de zin van artikel 15, lid 2, van verordening nr. 3821/85 omvat de rijtijd, alle andere werktijden, de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, de werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijd, voor zover deze niet langer dan een uur duurt, wanneer de bestuurder deze rusttijd in twee of drie perioden verdeelt. Die dagelijkse werktijd begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het einde van de rustperiode die minimaal acht uur heeft geduurd. Hij eindigt aan het begin van een

periode van dagelijkse rust of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het begin van een rustperiode van minimaal acht opeenvolgende uren.

De tweede vraag

27 Met de tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen, of het begrip dag in de zin van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 samenvalt met het begrip „periode van 24 uur" in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 3820/85, en op welk moment deze periode begint.

28 Bij lezing van lid 1 van artikel 8 van verordening nr. 3820/85 blijkt, dat de termen „dag" en „periode van 24 uur" synoniemen zijn. In de eerste alinea van dat lid wordt immers verwezen naar de periode van 24 uur, terwijl in de tweede alinea van datzelfde lid het woord dag wordt gebruikt, ofschoon de twee alinea's betrekking hebben op hetzelfde onderwerp, namelijk de rusttijd.

29 In het arrest Van Swieten definieerde het Hof de uitdrukking „periode van 24 uur" als elke periode die begint op het moment waarop de bestuurder de tachograaf in werking stelt na afloop van een periode van wekelijkse of dagelijkse rust.

30 Mitsdien moet op de tweede vraag worden geantwoord, dat het begrip „dag" in de zin van de verordeningen nrs. 3820/85 en 3821/85 aldus moet worden opgevat, dat het synoniem is met het begrip „periode van 24 uur", dat doelt op elke tijdsspanne van die duur die begint op het moment waarop de bestuurder de tachograaf in werking stelt na afloop van een periode van wekelijkse of dagelijkse rust.

Kosten

31 De kosten door de Belgische regering, de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie van de Europese Gemeenschappen 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 (Zesde kamer),

uitspraak doende op de door de Politierechtbank te Hasselt bij beschikking van 9 november 1992 gestelde vragen, verklaart voor recht:

1) „De dagelijkse werktijd" in de zin van artikel 15, lid 2, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, omvat de rijtijd, alle andere werktijden, de tijd dat de bestuurders beschikbaar zijn, de werkonderbrekingen en de dagelijkse rusttijd, voor zover deze niet langer dan een uur duurt, wanneer de bestuurder deze rusttijd in twee of drie perioden verdeelt. Die dagelijkse werktijd begint op het moment waarop de bestuurder, na een periode van wekelijkse of dagelijkse rust, de tachograaf in werking stelt of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het einde van de rustperiode die minimaal acht uur heeft geduurd. Hij eindigt aan het begin van een periode van dagelijkse rust of, in geval van splitsing van de dagelijkse rust, aan het begin van een rustperiode van minimaal acht opeenvolgende uren.

2) Het begrip „dag" in de zin van de verordeningen (EEG) nrs. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, en 3821/85, moet aldus worden opgevat, dat het synoniem is met het begrip „periode van 24 uur", dat doelt op elke tijdsspanne van die duur die begint op het moment waarop de bestuurder de tachograaf in werking stelt na afloop van een periode van wekelijkse of dagelijkse rust.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 9 juni 1994.

De griffier

R. Grass

De president van de Zesde kamer

G. F. Mancini