

Evropský soudní dvůr

Urt. 15.12.1993, Ref: C-116/92

Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 15. prosince 1993. Trestní řízení proti společnosti Kevin Albert Charlton a další. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce: Manchester Crown Court - Spojené království. Silniční provoz - doby řízení a odpočinku. Věc C-116/92. "

Bibliografie

Soudní dvůr: ESD

Forma rozhodnutí: Rozsudek

Datum: 15.12.1993

Referenční číslo: C-116/92

Rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 15. prosince 1993. Trestní řízení proti společnosti Kevin Albert Charlton a další. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce:

Manchester Crown Court - Spojené království. Silniční provoz - doby řízení a odpočinku. Věc C-116/92.

ECLI: ECLI: EU: C: 1993: 931

Reakce proces:

řízení:

Crown Court, Manchester, rozhodnutí ze dne 7. 4. 1992 (A91 / 0667)

Právní základ:

Čl. 7 odst. 1 31985R3820

Článek 7 (2) 31985R3820

[31985R3821](#)

sporné:

Předběžné údaje

Protistraně:

Kevin Albert Charlton,

James Huyton,

Raymond Edward William Wilson

Ostatní účastníci:

Díez de Velasco

Van Gerven

ESD, 15.12.1993 - C-116/92

Charlton a další, rozsudek Soudního dvora (šestého senátu) ze dne 15. prosince 1993. #
Trestní řízení proti Kevin Albert Charlton a další. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce:
Manchester Crown Court - Spojené království. # Silniční provoz - doby řízení a odpočinku. #
Věc C-116/92.

tenor:

Z těchto důvodů

má

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát)

v odpovědi na otázky, které mu přednesl Manchester Crown Court (Spojené království)
usnesením ze dne 7. dubna 1992, rozhodl takto:

1. 1)

Článek 7 odst. 1 a 2 nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy se vykládá tak, že zakazuje řidičům, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, řízení více než 4 1/2 hodiny bez přerušení. Pokud však řidič vykonal jednorázové přerušení 45 minut nebo několik přerušení nejméně 15 minut během nebo po uplynutí doby 4 1/2 hodiny, výpočet uvedený v čl. 7 odst. 1 nařízení musí být znovu zahájen bez předchozího upozornění jsou zohledněny časy řízení řidiče a přerušované přerušení.

2. 2)

Začátek výpočtu uvedeného v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 3820/85 se shoduje s datem, kdy je řidičem záznamové zařízení ve smyslu [nařízení Rady \(EHS\) č. 3821/85](#) ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v provozu a začne řídit.

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (šestý senát) ze dne 15. prosince 1993 ⁽¹⁾

1

Usnesením ze dne 7. dubna 1992 doručeným Soudnímu dvoru dne 13. dubna 1992 předložil Manchester Crown Court (Spojené království) tři otázky týkající se výkladu čl. 7 odst. 1 a 2 nařízení (EHS) č. 404/93 podle článku 177 Smlouvy o EHS Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy ([Úř. Věst. L 370, s . 1](#);

2

V Manchester Crown Court je podáno odvolání proti rozhodnutí soudců z Heywoodu v trestním řízení. Tito měli obviněné Charlton, Huyton a Wilson za různé porušení čl. 6 odst. 1, čl. 7 odst. 1 a 2 a čl. 8 odst. 1 nařízení a zákona o dopravě z roku 1968 v platném znění a hodin řidičů harmonizace s pravidly Společenství) Nařízení z roku 1986 (1986).

3

V tomto řízení se předkládající soud rozhodl položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

1. 1)

Má být čl. 7 odst. 1 a 2 nařízení vykládán v tom smyslu, že nařízení stanoví oddělená období celkem 4 ½ hodiny jízdy, po které musí být provedena přerušování v délce 45 minut nebo více, pokud řidič není okamžitě denní nebo týdenní odpočinek?

2. 2)

Kdy denní doba jízdy začíná vypočítat 4 1/2 hodiny?

3. 3)

Ukončí 4 1/2 hodin a zahájí nové časové období,

1. a)

kdy bylo provedeno celkem 45 minut odpočinku

nebo

2. b)

na konci celkového času jízdy 4 1/2 hodiny

nebo

3. c)

na pohyblivém základě pokaždé, když řidič vydal celkem 4 1/2 hodiny a během této doby nedošlo k přerušování po dobu nejméně 45 minut?

4

Odkaz na zprávu pro slyšení je podrobněji popsán ve věci v původním řízení, průběh řízení a písemná vyjádření předložená Soudnímu dvoru. Obsah spisu je uveden níže, pokud to vyžadují důvody rozsudku.

K první a třetí otázce

5

Vzhledem k tomu, že první a třetí otázky se týkají stejného problému, je třeba je zkoumat společně.

6

Podle vlády Spojeného království se předběžné otázky týkají ústředního problému výkladu doby 4 1/2 hodiny uvedené v čl. 7 odst. 1 nařízení a vztah mezi tímto obdobím a denní dobou řízení podle čl. 6 odst. 1 nařízení nařízení.

7

Článek 7, který předkládající soud žádá o výklad, zní takto:

„(1)

Po době jízdy 4 1/2 hodiny musí být provedena nejméně 45 minut jízdy, pokud řidič nepomůže.

(2)

Toto přerušení lze nahradit přerušeními nejméně 15 minut, které se vkládají do jízdy nebo bezprostředně po jízdám období tak, aby vyhovovaly ustanovením odstavce 1. "

8

Cílem nařízení je harmonizace některých sociálních právních předpisů v silniční dopravě. [Zrušuje a nahrazuje nařízení](#) Rady (EHS) č. 543/69 ze dne 25. března 1969 o harmonizaci některých [předpisů v](#) sociální oblasti [týkajících se](#) silniční dopravy ([Úř. Věst. L 79, s . 1](#); Jak je uvedeno v prvním bodě odůvodnění, usiluje o zajištění pokroku dosaženého v této oblasti, ale o zpružení ustanovení zrušeného nařízení, aniž by tím byly dotčeny jeho cíle. Sleduje tři cíle: odstranění nerovností, které by mohly narušit hospodářskou soutěž, udržet bezpečnost silničního provozu a zlepšit životní a pracovní podmínky řidičů. Směnný týden je nahrazen pevným týdnem (článek 1 č. 4).

9

Pokud jde o dobu řízení, nařízení zachovává zásadu omezení doby nepřetržitého řízení (čl. 7 odst. 1) a denní dobu řízení (čl. 6 odst. 1), ale rozšiřuje je ve vztahu k [nařízení č. 543/69](#) . Proto jsou přerušení doby řízení upraveny tak, aby zohledňovaly prodloužení denní doby řízení. V každém případě článek 11 nařízení opravňuje členské státy k tomu, aby stanovily přísnější ustanovení o době řízení. Pro účely řízení může řidič k tomu, aby získal vhodné zastávkové místo, odchýlit se od nařízení v souladu s článkem 12 nařízení v rozsahu nezbytném pro zajištění bezpečnosti cestujících, vozidla nebo jeho nákladu, pokud jde o bezpečnost silničního provozu je kompatibilní.

10

Odvolatelé v původním řízení tvrdí, že tato ustanovení jsou nejednoznačná a v souladu s obecnými právními zásadami, zejména s principy nejpříznivějšího výkladu a nejvíce liberálním možným výkladem, navrhují, aby jednotlivci měli při výkonu své činnosti největší

svobodu podle svého přání zvolit nejméně omezující výklad. Proto se domnívají, že denní doba jízdy se skládá ze dvou období 4 1/2 hodin, během kterých nebo po skončení musí řidič absolvovat 45minutovou přestávku nebo několik přestávek nejméně 15 minut celkem 45 minut. Vzhledem k tomu, že doba odpočinku může být přijata na druhé období 4 1/2 hodiny, regulace umožňuje řidiči řídit 9 hodin denně a pouze 45 minut kdykoliv během prvních 4 1/2 hodin nebo na jeho konci (teorie návratu na nulu na konci doby jízdy 4 1/2 hodiny).

11

Vláda Spojeného království má opačný názor. Podle jejího názoru by výklad navržený navrhovatelem umožnil řidiči, který soustředí přerušení související s prvním časovým úsekem 4 1/2 hodiny na začátku dne, řídit prakticky celý den bez přerušení. Takový výsledek by byl v rozporu s nařízením, které v žádném případě neumožňuje více než 4 1/2 hodiny bez přerušení 45 minut najednou nebo v několika etapách. Proto musí řidič během 9 hodin denní jízdy dodržovat ustanovení článku 7 nařízení, aby neustále zohledňoval nejen čas, který zamýšlí řídit, ale i čas strávený jízdou bez jednoho nebo více přestávek celkem 45 minut, takže na konci denní doby řízení 9 hodin by neměla existovat žádná doba, během které doba řízení překročí 4 1/2 hodiny (teorie doby jízdy).

12

Konečně francouzská vláda navrhuje zprostředkovatelské řešení. Navrhuje výklad článku 7 nařízení, podle něhož po 45 minutách přestávky, včetně všech přestávek nejméně 15 minut v době řízení 4 1/2 hodiny, se vypočítá nový výpočet stanovený v čl. 7 odst. 1 nařízení aniž by bylo nutné brát v úvahu předchozí období.

13

Podle Spojeného království a Francouzské republiky denní doba řízení uvedená v čl. 6 odst. 1 nařízení nespočívá ve dvou obdobích 4 1/2 hodin, jak tvrdí navrhovatelé. Podle Spojeného království obsahuje čl. 7 odst. 1 nařízení pouze povinnost kdykoli přerušit přestávky v denní době řízení. Názor, který přijala Francouzská republika, nevylučuje, že výpočet 4 1/2 hodin uvedených v čl. 7 odst. 1 nařízení se opakuje několikrát v rámci stejného denního času řízení.

14

Jak Soudní dvůr opakovaně rozhodl (rozsudek ze dne 11. července 1984, Nehlsen, 47/79, Recueil, s. 3639, a rozsudek ze dne 11. července 1984, Scott, 133/83, Recueil, s. 2863) Rozsah ustanovení, který není dostatečně jasný a přesný, by měl být určen ve světle jeho účelu a právního kontextu, ve kterém je napsáno.

15

Z čtrnáctého bodu odůvodnění vyplývá, že omezení doby řízení je odrazem úvah o bezpečnosti silničního provozu. To je potvrzeno článkem 12 nařízení, které stanoví, že řidič může odchylně se od ustanovení nařízení, včetně článku 7, aby mohl dosáhnout vhodného zastávkového místa, pokud to neovlivní bezpečnost pouličních slibů.

16

Z toho vyplývá, že čl. 7 odst. 1 a 2 nařízení č. 3820/85 nemůže být vykládán tak, že umožňuje řidičům řídit se bez přerušení více než 4 1/2 hodiny.

17

Výklad navrhaný navrhovatelkami v původním řízení musí být proto zamítnut, jelikož neodpovídá cílům bezpečnosti silničního provozu požadovaných nařízením.

18

Rovněž je třeba připomenout, že podle prvního [bodu odůvodnění nařízení se](#) ustanovení [nařízení č. 543/69](#), včetně omezení denního a týdenního řízení a určitých dob odpočinku (viz [rozsudek ve věci C-8/2 . 90](#) , Kennes a Verkooyen, Recueil, s. I-4391, bod 3).

19

Nařízení proto prodloužilo řízení stanovené v čl. 6 odst. 1 a čl. 7 odst. 1. Zvýšil však rovněž dobu trvání přerušení stanovenou v čl. 7 odst. 1 a 2.

20

V tomto kontextu by zpřísnění omezení doby řízení mělo být považováno za výjimku z obecného účelu nařízení, a mělo by se proto vykládat striktně.

21

Výklad obhajovaný Spojeným královstvím by byl v rozporu s cílem zbavit se ustanovení [nařízení č. 543/69](#), jak je definováno v prvním [bodě odůvodnění](#) nařízení, jelikož výpočet přerušení, který navrhuje, se uskuteční pouze po skončení denní doby řízení pak ukončete, pokud řidič provedl přerušení nejméně 45 minut. Ve skutečnosti by tato interpretace vedla k dvojitmu výpočtu stejného času řízení, pokud řidič sdílí trvání předepsaného přerušení. Navíc by bylo neslučitelné se zněním čl. 7 odst. 2, který výslovně stanoví, že přerušení 45 minut uvedené v odstavci 1 bude "nahrazeno" přerušeními nejméně 15 minut po uplynutí doby 4½ hodiny. může být vložen do jízdního řádu nebo ihned po něm.

22

Je proto třeba poznamenat, že pokud řidič vykonal jednorázové přerušení 45 minut nebo několik přerušení nejméně 15 minut během nebo po uplynutí doby 4½ hodiny, výpočet uvedený v čl. 7 odst. 1 nařízení se opakuje musí začít bez předchozího zohlednění času řízení řidiče a vložených přerušení.

K druhé otázce

23

Pokud [jde](#) o otázku začátku řízení, je třeba uvést, že jedním z účelů [nařízení č. 543/69, nahrazeného](#) nařízením č. 3820/85, bylo podle jeho pátého bodu odůvodnění zlepšit kontrolu práce řidičů.

24

System, který má zajistit účinnost této kontroly, byl zaveden [nařízením Rady \(EHS\) č. 3821/85](#) ze dne 20. prosince 1985 [o záznamovém zařízení](#) v silniční dopravě. Podle třetího bodu odůvodnění tohoto nařízení je jediným účinným řízením doby řízení a přerušení ve smyslu čl. 7 odst. 1 a 2 nařízení č. 3820/85 sledováno záznamovým zařízením stanoveným [nařízením č. 3821/85](#).

25

Na druhou otázku je tedy třeba odpovědět tak, že počátek výpočtu uvedeného v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 3820/85 se shoduje s datem, kdy řidič působí a ovládá záznamové zařízení ve smyslu [nařízení č. 3821/85](#) začíná.

náklady

26

Výdaje vzniklé Spojenému království, Francouzské republice, Nizozemskému království a Komisi Evropských společenství, které předložily Soudnímu dvoru vyjádření, se nenahrazují. Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, krok ve sporu probíhajícím před předkládajícím soudem, rozhodnutí o nákladech řízení je tedy věcí tohoto soudu.

Díez de Velasco

Schockweiler

Zuleeg

Kapteyn

Murray

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 15. prosince 1993.

Kancléř

JG Giraud

Pro prezidenta

M. Díez de Velasco

Předseda čtvrtého senátu

Identifikátor: [ECLI: EU: C: 1993: 931](#)

Povinný jazyk: angličtina

Datum dokumentu: 15.12.1993

Datum přijetí: 13.04.1992

Autor: Soud

Stát nebo organizace, která rozhodla: Spojené království

Typ řízení: předběžná otázka

Zpravodaj: Díez de Velasco

Generální advokát: Van Gerven

Věc se týká:

V citovaném rozsudku:

[31969R0543](#) : N 8 18 21 23 Úř. [Věst](#)

31985R3820: N 8

Č. 31985R3820-A01PT4: N 8

Č. 31985R3820-A06P1: N 19

31985R3820-A06P1: N 6 19

31985R3820-A06PT1: N 9 13

31985R3820-A07P1: N 6 - 25

31985R3820-A07P2: N 7 16 19 21 24

31985R3820-A11: N 9

31985R3820-A12: N 15

31985R3820-A12: N 9 15

31985R3820-C1: N 8 18 21

31985R3820-C5: N 23

[31985R3821](#) -C3: N24

Č. 61979CJ0047: N 14

Č. 61983CJ0133: N 14

61990CJ0008-N3: N 18

(1) Oficiální. Poznámka.:

Jazyk: angličtina.

