

De Europese Commissie
Vice President, Mr. J. Barrot
BRU-BERL 12/225
200, rue de la Loi
B-1049 Brussel

Brussel, 12 september 2007

Onderwerp: Artikel 12 Verordening 561/2006

Geachte Commissaris,

Hoog op de agenda staat de toenemende groei van het wegvervoer. De beperkte infrastructuur, en in het bijzonder de beperkte plaatsen waar vrachtwagens veilig kunnen stoppen, is in dit kader een belangrijk onderwerp van debat.

Op veel plaatsen langs druk bereden trajecten zoals rond München, het Kanaaltunnel-traject en aan weerskanten van de Spaanse-Franse grens bij le Perthus is geen geschikte stopplaats meer te vinden. Als chauffeurs op plaatsen staan alwaar ze naar het oordeel van de politie een gevaar voor de verkeersveiligheid opleveren (bijvoorbeeld op de vluchtstrook) worden ze weer weggestuurd. De rusttijd wordt weer onderbroken met als gevolg een overtreding.

In Nederland is er inmiddels een discussie op gang gekomen over de invoering van een zogenoemde 'oranje' zone. De chauffeur zou dan de rij- en rusttijdenregeling iets oprekken om een veilige parkeerplaats te bereiken dan wel de lading af te leveren. Nederlandse vervoersjuristen hebben er terecht op gewezen dat Verordening (EG) nr. 561/2006 daarin al voorziet via de overmachtbepaling in artikel 12. Wel is daarbij opgemerkt dat chauffeurs in Nederland vrijwel nooit een aantekening op het registratieblad plaatsen terwijl die aantekening nodig is om überhaupt een beroep op artikel 12 te doen. Een belangrijke reden hiervoor is het feit dat in Nederland niet de chauffeur maar de werkgever verantwoordelijk is voor de overtreding. Als gevolg daarvan is er, sedert de overmachtbepaling in artikel 13bis van Verordening (EEG) nr. 543/69, nooit jurisprudentie in Nederland ontstaan. Aan de constituerende voorwaarde voor een beroep op overmacht wordt immers niet voldaan.

Een tweede, en ook belangrijke, reden om geen aantekening op het registratieblad te plaatsen, hangt samen met de minimale omvang en aldus de geringe ruimte op de tachograafschijf om e.e.a. volledig te noteren. In Verordening (EEG) nr. 3821/85 wordt, onder Bijlage IV (Registratiebladen) sub d *Open ruimte voor geschreven aantekeningen*, een open ruimte vereist die het **tenminste** mogelijk maakt om de wettelijke gegevens zoals naam, kenteken, datum, plaats en kilometrages aan te

geven. Ruimte voor optekening ex artikel 12 is dus niet vereist. Aangenomen moet wel worden dat de printstrook van de digitale tachograaf voldoende ruimte bevat.

Verder is het duidelijk dat, gelet op de bepalingen van artikel 15 van Verordening (EEG) nr. 3821/85, de chauffeur huiverig is om uitvoerige gegevens te noteren. In dit artikel wordt wel vermeld welke gegevens hij **moet** noteren; de mogelijkheid ex artikel 12 Verordening (EG) nr. 561/2006 wordt echter niet genoemd. Tevens zijn er opsporingsautoriteiten in lidstaten die het schrijven op registratiebladen als een overtreding beschouwen - al dan niet steunende op nationale bepalingen - en boetes opleggen aan buitenlandse chauffeurs.

In de discussie is ook de situatie van de vervoerder aan de orde geweest. Of hij levert te laat af, of hij levert niet af omdat hij op een onveilige is gestopt waar de chauffeur werd beroofd, of hij leeft de opgelegde rij- en rusttijden niet na. Het is in feite nooit goed. In Nederland bestaat een niet gehonoreerd beroep door de Hoge Raad in een strafzaak omdat de chauffeur geen aantekening op de tachoschijf had gemaakt.¹ In hoogste feitelijke instantie heeft het Hof Den Haag geoordeeld dat de vervoerder het gevaar (een overval in uitgestrekte Russische bossen) had kunnen voorzien en dat hij meer maatregelen had moeten nemen. De Hoge Raad heeft dat bevestigd. Over de voorzienbaarheid in het kader van artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 heeft het Europese Hof zich een keer uitgesproken.² Daarbij is gesteld dat een beroep op de overmachtbepaling van artikel 12 niet is toegelaten bij een vooraf geplande afwijking van de regels. Daarentegen gaf de Hoge Raad³ in een civiele zaak aan, dat de chauffeur zich had moeten beroepen op de strafrechtelijke overmachtbepaling van artikel 18 Rijtijdenbesluit (oud) dat vrijwel identiek was aan artikel 12 van Verordening (EG) nr. 561/2006.

Het is verder opgevallen dat de mogelijkheid van een beroep op overmacht in andere lidstaten wat breder wordt uitgelegd. In landen als Duitsland en Frankrijk is het een wat gemakkelijker inroepbare rechtvaardigingsgrond voor overtreding. Volgens de Duitse literatuur⁴ geldt dat een beroep op overmacht in Verordening 3820/85 eenvoudiger is dan onder de oude regeling van Verordening 543/69. Het enige dat moet worden aangetoond is, dat de veiligheid van het personeel, voertuig of lading in het geding is. Duitse auteurs zijn zelfs van mening dat vertragingen in het vervoer als gevolg van files, stakingen, trage grensafhandelingen voldoende reden zijn voor een beroep op overmacht. Die gebeurtenissen moeten ten gevolge hebben dat de veiligheid in het gevaar komt. In een folder van de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen wordt als oorzaak files, blokkades bij grenzen, het uitvallen van de koelmotor waardoor de lading kan bederven, eerste hulpverlening, damdoorbraak, lawines, eerste hulp en panne als voorbeeld genoemd.⁵ Ook in Franse literatuur⁶ wordt de 'panne du thermokin' naast files als voorbeeld gegeven. Zelfs het niet meer kunnen lossen, waardoor verder moet worden gereden, is reden om af te wijken mits dit maar op de tachograafschijf wordt opgetekend.

In Nederland is door vervoersjuristen nagedacht over de mogelijke beroepen van overmacht. Zij hebben een lijst opgesteld van 10 mogelijkheden die, gecodeerd met een tijdstip en een heel korte omschrijving, internationaal acceptabel zouden kunnen zijn.

Voorbeeld van een gecodeerde aantekening:

Art 12- 2- 22:53 BAG

Art 12 -7- 11:00 file/Stau/embouteillage 25 km

Dit betekent in het eerste geval dat de chauffeur om 22:53 uur op de datum op de tachoschijf/uitdraai digitale tachograaf door de BAG is verzocht zijn voertuig te verplaatsen. In het tweede geval is er een uitzonderlijk lange – en naar de mening van de chauffeur – niet voorzienbare file, waarbij natuurlijk ook de tachograafschijf zijn verhaal vertelt.

De lijst van mogelijkheden zou er als volgt kunnen uitzien:

Art 12 code	Tijd-stip	Overmachtreden
1		geen geschikte parkeerplaats vanaf tijdstip
2		ambtelijk gegeven bevel met vermelding instantie(douane, politie, BAG, VOSA, IVWe.d.)
3		geen veilige parkeerplaats bij kostbare lading vanaf tijdstip
4		onvoorziene wegafsluiting/ blokkade vanaf tijdstip; geen veilige plaats voor lading/passagiers
5		onvoorziene acties (stiptheidsacties/ stakingen e.d.) vanaf tijdstip; geen veilige plaats voor lading/passagiers
6		extreme onvoorziene weersomstandigheden (vb. rijverbod wegens hitte overdag); niet tijdig eindpunt kunnen bereiken; gevaar voor (bederfelijke) lading/ veiligheid passagiers
7		extreme onvoorziene verkeersdrukte; niet tijdig eindpunt kunnen bereiken; gevaar voor (bederfelijke) lading/ veiligheid passagiers
8		onvoorziene panne aan goed onderhouden voertuig; niet tijdig op veilige plaats voor lading/passagiers
9		onvoorziene panne aan goed onderhouden koelmotor; niet tijdig op veilige plaats voor bederfelijke lading
10		Geen aansluiting bij rooster in internationale lijndienst

Wat betreft de juridische aspecten is artikel 12 van Verordening (EG) nr. 561/2006 als overmachtbepaling geldend internationaal recht. Lidstaten kunnen de ruimte die artikel 12 geeft, invullen met nationale aanvullende wetgeving of beleidsregels over hoe de beperkte ruimte op het registratieblad optimaal kan worden aangewend voor het maken van aantekeningen. Zo staat het een lidstaat vrij om een lijst van afkortingen samenstellen om de mogelijke gevallen van overmacht kort te omschrijven. Het is zelfs voor derden mogelijk een dergelijke lijst op een website te plaatsen, waar de chauffeur met een simpele code naar kan verwijzen, bijvoorbeeld code 12 van website X betekent dat de chauffeur door een rijverbod wegens extreme hitte overdag niet kon rijden, waardoor hij zijn lading (zou gaan bederven) niet veilig kan afleveren. Dat is dan een correcte manier van optekenen.

Het lijkt gewenst dat de Commissie de codes harmoniseert alvorens de lidstaten met eigen lijsten komen. In Nederland zal naar verwachting in het nationaal parlement worden aangedrongen op dergelijke beleidsregels. De implementatie zou wellicht kunnen geschieden door middel van een besluit van de Commissie, zoals de Commissie onlangs heeft gedaan voor het patronaal attest de zgn. “verklaring van activiteiten”.

Ik ben ervan overtuigd dat veel ongemak, onbegrip en irritatie op deze wijze kan worden ondervangen. Ik zie dan ook uit naar uw spoedige reactie.

Met hartelijke groet,

Jeanine Hennis-Plasschaert
Lid van het Europees Parlement

cc

De heer M. Ruete

De heer G. Pasquarelli

¹ Hof den Haag 25 juni 1999 bevestigd in cassatie door de Hoge Raad, omdat er sprake was van een feitelijke beoordeling. In deze zaak is toch gekozen voor overmacht ex artikel 40 Sr, omdat de chauffeur de reden van afwijking niet op de tachograaf had aangetekend.

² Alan Geoffrey Bird/Vehicle Inspectorate; Hof der Europese Gemeenschappen 9-11-1995; C-235/94

³ Oegema-arrest HR 17 april 1998, NJ 1998/602)

⁴ Fahrpersonalgesetz und Sozialvorschriften für Kraftfahrer, Andresen, Winkler (2e Auflage, 1998) blz. 196.

⁵ Innenministerium des Landes NRW, in Zusammenarbeit mit der Höheren Landespolizeischule 'Carl Severing': *Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer:*

- *bei Gefahr (z. B. drohender Verderb empfindlicher Ladung, Ausfall der Heizung oder Kühlung von Thermo-Fahrzeugen)*
- *bei höherer Gewalt (z.B. plötzlicher Stau wegen Unfalls, Wartezeit an der Grenze durch plötzlicher Streik der Zollbeamten, Naturkatastrophen wie Bergrutsch oder Dammbbruch)*
- *zur Hilfeleistung (z.B. Erste-Hilfe-Leistung bei Unfällen)- oder aufgrund einer Panne.*

⁶ Guide Pratique du Routier, L. Brunat, 1997, blz. 106.