SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GIUSEPPE TESAURO
vom 20. Januar 1994 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Im Rahmen eines Strafverfahrens vor der Politierechtbank Hasselt (Belgien) ersucht dieses Gericht den Gerichtshof um Vorabentscheidung über die Auslegung der Begriffe „Arbeitszeit", „Tag", „täglich" und „Ende der Arbeitszeit", die in den Verordnungen (EWG) des Rates Nr. 3820/85 vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [1] und Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [2] enthalten sind.

Insbesondere fragt das vorlegende Gericht, ob in Ermangelung einer ausdrücklichen Definition dieser Begriffe in den genannten Verordnungen

a) unter dem Begriff „Arbeitszeit" unter Bezugnahme auf den Begriff „Ruhezeit" im Umkehrschluß die Zeit verstanden werden kann, in der der Fahrer dem Verkehrsunternehmen gegenüber die Verwendung seiner Zeit verantworten muß (der Begriff „Ende der Arbeitszeit" — um den es in der dritten Frage des vorlegenden Gerichts geht — bezöge sich dann folgerichtig auf den Zeitpunkt, in dem der Fahrer in der Verfügung über seine Zeit wieder frei wird);

b) sich der Begriff „Tag" auf einen Zeitraum von 24 Stunden, der zwischen 0 Uhr und 24 Uhr liegt, bezieht oder ob dieser Tag in dem Zeitpunkt beginnt, in dem ein bestimmter Fahrer ein der Verordnung unterliegendes Fahrzeug zum ersten Mal übernimmt.

2. Obwohl in der Vorlageentscheidung nicht auf einzelne Vorschriften der in Rede stehenden Verordnungen Bezug genommen wird, kann anhand des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens die Tragweite des Auslegungsersuchens abgegrenzt werden. Weil jedoch Herr Michielsen und sein Arbeitgeber (letzterer als zivilrechtlich Verantwortlicher) wegen Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhe- und Lenkzeiten und wegen Benutzung von mehr als einem Schaublatt im Fahrtenschreiber des Fahrzeugs am Tag der Kontrolle angeklagt sind, kommt hauptsächlich

* Originalsprache: Italienisch.
1 — ABl. L 370, S. 1.
2 — ABl. L 370, S. 8.

Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 in Betracht.

Dieser Artikel ist in dem Kapitel über die Benutzung des Fahrtenschreibers enthalten, des Geräts, das es ermöglichen soll, die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung Nr. 3820/85 über die Ruhe-und Lenkzeiten für die Fahrer zu kontrollieren. Diese Vorschrift verpflichtet die Fahrer insbesondere, für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, in dem sie das Fahrzeug übernehmen, ein Schaublatt zu benutzen und dieses erst nach der täglichen Arbeitszeit zu entnehmen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig.

3. Da das Ausgangsverfahren hauptsächlich die Frage betrifft, ob der Fahrer an ein und demselben Tag ein zweites Schaublatt benutzen darf — was nur der Fall ist, wenn seine Arbeitszeit für diesen Tag als beendet angesehen werden kann —, ist bei der ersten Frage (und bei der dritten, die mit ihr unmittelbar zusammenhängt) das Augenmerk vor allem auf die Begriffe „Arbeitszeit" und „Ende der Arbeitszeit" zu richten. In diesem Zusammenhang weisen die Kommission und die belgische Regierung darauf hin, daß die Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 nicht den Erlaß gemeinschaftlicher Sozialvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, sondern nur die Harmonisierung bestimmter Aspekte der nationalen Rechtsvorschriften bezweckten, um den sozialen Schutz der Fahrer und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern; deshalb liege die Zuständigkeit für die Auslegung der — wie im vorliegenden Fall — nicht in den Verordnungen definierten Begriffe weiterhin bei den Mitgliedstaaten. Ich stimme dieser Auffassung zwar im allgemeinen zu, glaube aber, daß die Gemeinschaftsregelung — wie die Regierung des Vereinigten Königreichs bemerkt — die erforderlichen Hinweise enthält, um einen Begriff „tägliche Arbeitszeit" herauszuschälen, der im Gebiet der Gemeinschaft einheitlich angewendet werden kann.

4. Insoweit ist die Definition des Begriffs „Ruhezeit" in Artikel 1 Nr. 5 der Verordnung Nr. 3820/85 von Belang, die aufgrund der allgemeinen Verweisung in Artikel 2 der Verordnung Nr. 3821/85 auf die in der erstgenannten Verordnung enthaltenen Definitionen auch im Rahmen der Verordnung Nr. 3821/85 gilt. Unter Ruhezeit ist demnach zu verstehen: „jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann". Es scheint daher richtig zu sein, umgekehrt davon auszugehen — wie dies das vorlegende Gericht getan hat —, daß als Arbeitszeit die Zeit anzusehen ist, in der der Fahrer verpflichtet ist, über die Verwendung seiner Zeit Rechenschaft abzulegen.

Zwar kann eine solche Definition zu Zweifeln führen, ob es möglich ist, die Zeit, die der Fahrer für andere Tätigkeiten als das Lenken verwendet, in die Arbeitszeit einzuberechnen, doch enthalten die fraglichen Verordnungen andere Bestimmungen, die es zulassen, etwaige Unsicherheiten, die entstehen könnten, auszuräumen.

5. Ich beziehe mich in erster Linie auf die Artikel 7 Absatz 5 und 8 Absatz 7 der Verordnung Nr. 3820/85, wonach die Unterbrechungen der Lenkzeit [3] und die während der Fahrt in der Schlafkabine verbrachten Zeiten nicht als Teil der täglichen Ruhezeit anzusehen sind. Diese Zeiten gehören also zur Arbeitszeit. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß im Fall einer täglichen Ruhezeit, die gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei getrennten Zeitabschnitten genommen wird, eine Unterbrechung der Lenkzeit von mindestens einer Stunde als Ruhezeit im Sinne des Artikels 1 Nr. 5 angesehen werden kann. Sachdienliche Gesichtspunkte für die vom nationalen Gericht erbetene Auslegung finden sich auch in Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung Nr. 3821/85, der die Fahrer dazu verpflichtet, mit dem Fahrtenschreiber getrennt zu erfassen: a) die Lenkzeiten; b) alle sonstigen Arbeitszeiten; c) die Bereitschaftszeit, also die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz bleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten, sowie die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit; d) die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten. Im Hinblick auf die Tatsache, daß die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15 Absatz 4 für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge die gemeinsame Eintragung der in den Buchstaben b und c genannten Zeiträume gestatten können, wie auch auf die Tatsache, daß bestimmte unter den Begriff „Bereitschaft" fallende Zeiträume nicht als „Ruhezeit" im Sinne des Artikels 8 Absatz 7 der Verordnung Nr. 3820/85 angesehen werden können, ergibt sich aus dem Aufbau der Vorschrift eindeutig, daß alle in den Buchstaben a, b und c genannten Tätigkeiten zur Arbeitszeit zu rechnen sind.

Die Möglichkeit der gemeinsamen Eintragung der Lenkzeitunterbrechungen und der Tagesruhezeiten steht also mit dem, was ich soeben gesagt habe, nicht in Widerspruch. Es wird nämlich von der Dauer der Ruhezeit (unter einer Stunde oder nicht) und der Einteilung des Tages des Fahrers insgesamt (in einem oder mehreren Zeitabschnitten genommene Ruhezeit) abhängen, ob ein bestimmter Zeitraum zur Arbeitszeit (als bloße Unterbrechung der Lenkzeit) oder zur Tagesruhezeit zählt.

6. Zu diesem Ergebnis kann man auch gelangen, wenn man auf die verschiedenen in Artikel 15 Absatz 3 aufgezählten Kategorien der Tätigkeit die vom Begriff der Ruhezeit abgeleitete allgemeine Definition der Arbeitszeit anwendet. In allen genannten Fällen kann nämlich der Fahrer über seine Zeit nicht frei verfügen. Damit wird die Richtigkeit der vorgeschlagenen Definition bestätigt.

7. Für die Auslegung des Begriffs „Ende der täglichen Arbeitszeit" ist also als logische Folge aus dem Gesagten auf den Zeitpunkt abzustellen, in dem der Fahrer über seine Zeit wieder frei verfügt und der mit dem Beginn einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zusammenfällt. Wird die Ruhezeit gemäß Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen, so ist dagegen auf den Beginn des letzten Zeitabschnitts der Ruhezeit des fraglichen Tages abzustellen.

3 — Artikel 7 Absatz 5 bestätigt nämlich nur, was bereits aus der Definition der Ruhezeit in Artikel 1 eindeutig hervorgeht; denn da die Unterbrechungen der Lenkzeit gemäß Artikel 7 Absätze 1 und 2 mindestens 45 Minuten dauern müssen, die durch Unterbrechungen von jeweils 15 Minuten ersetzt werden können, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser einzufügen sind, sind diese normalerweise nicht von einer Dauer, die der Mindestruhezeit entspricht.

8. Ich komme nun zur zweiten Frage des vorlegenden Gerichts, bei der es um die Auslegung des Begriffs „Tag" in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 geht und die sich nicht wesentlich von der Frage unterscheidet, die in der Rechtssache C-313/92 (Van Swieten) aufgeworfen worden ist, in der ich heute die Schlußanträge vortrage und die die Auslegung der Worte „innerhalb von 24 Stunden" in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 betrifft. Berücksichtigt man nämlich den engen funktionalen Zusammenhang zwischen den beiden Verordnungen, der darin besteht, daß die erstere eine wirksame Durchführung der letzteren gewährleisten soll, so bezieht sich der Begriff „Tag", mit dem in der Verordnung Nr. 3821/85 die Verpflichtung des Fahrers zur Verwendung der Schaublätter zeitlich erläutert wird, notwendigerweise auf die dem Fahrer in der Verordnung Nr. 3820/85 auferlegten wesentlichen Verpflichtungen (zur Einhaltung der Mindestunterbrechungen der Lenkzeiten und der Mindestruhezeiten).

Eine wörtliche, systematische und teleologische Auslegung der fraglichen Bestimmungen führt also dazu, daß unter „Tag" ein 24-Stunden-Zeitraum zu verstehen ist, dessen Beginn nicht von vornherein feststeht, sondern der am Ende der vorangegangenen (täglichen oder wöchentlichen) Ruhezeit beginnt (flexibler Beginn).

Ich darf dazu auf die in den Schlußanträgen in der Rechtssache C-313/92 dargelegten Argumente verweisen.

9. Die vorgeschlagene Auslegung ist außerdem die einzige, die mit den Zielen der Verordnung in Einklang steht. Folgt man der These, wonach der Begriff „Tag" festgelegte, aufeinanderfolgende Zeiträume von 24 Stunden bedeutet, so erhielte nämlich ein Fahrer, wie in der Rechtssache C-313/92 ausgeführt, die Möglichkeit, zehn oder mehr Stunden ohne Einlegung einer Ruhezeit zu fahren, indem er die Ruhezeit auf den Beginn und das Ende zweier aufeinanderfolgender 24-Stunden-Zeiträume konzentriert. Dieses Ergebnis ist mit den Zielen, die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, unvereinbar. Der Gerichtshof hat die besondere Bedeutung dieser Ziele im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 [4], die der Verordnung Nr. 3820/85 vorausgegangen ist, und der derzeit geltenden Verordnung stets betont [5].

10. Im Lichte dieser Ziele sind somit alle Bestimmungen zu lesen, in denen für die Lenkzeiten (und allgemein die Arbeitszeiten) eine Höchstdauer und für die Unterbrechungen der Lenkzeit und die Ruhezeiten eine Mindestdauer festgesetzt werden [6]: Unab-

4 — Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49). Eine kodifizierte Fassung dieser Verordnung, in der die späteren Änderungen berücksichtigt sind, ist im ABl. 1979, C 73, S. 1, veröffentlicht.

5 — Vgl. die Urteile vom 18. Februar 1975 in der Rechtssache 69/74 (Cagnon und Taquet, Slg. 1975, 171, insbesondere Randnrn. 7 und 8), vom 25. Januar 1977 in der Rechtssache 65/76 (Derycke, Slg. 1977, 29, insbesondere Randnrn. 15 bis 17), vom 6. Dezember 1979 in der Rechtssache 47/79 (Nehlsen/Brema, Slg. 1979, 3639, insbesondere Randnrn. 5 und 6), vom 11. Juli 1984 in der Rechtssache 133/83 (Regina/Scott, Slg. 1984, 2863, insbesondere Randnr. 16), vom 28. März 1985 in den verbundenen Rechtssachen 91/84 und 92/84 (Hackett, Slg. 1985, 1139, insbesondere Randnrn. 15 und 16), vom 13. Dezember 1991 in der Rechtssache C-158/90 (Nijs, Slg. 1991, I-6035, insbesondere Randnr. 11) und vom 25. Juni 1992 in der Rechtssache C-116/91 (British Gas, Slg. 1992, I-4071, insbesondere Randnrn. 18 bis 20).

6 — Vgl. die Schlußanträge des Generalanwalts Van Gerven in der derzeit beim Gerichtshof anhängigen Rechtssache C-116/92, bei der es um die Auslegung des Artikels 7 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 in bezug auf die Höchstdauer der Lenkzeiten und deren Unterbrechungen geht.

hängig vom Zeitpunkt der Durchführung einer Kontrolle sind solche Grenzen in jedem 24-Stunden-Zeitraum zu beachten.

11. Sonach ist die den Fahrern durch Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 auferlegte Verpflichtung — nämlich „für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter" zu benutzen — offensichtlich im Lichte des Begriffs „Tag" in dem hier erläuterten Sinne und unter Berücksichtigung der Funktion dieser Verpflichtung zu verstehen, mit der die Einhaltung der Verordnung Nr. 3820/85 gewährleistet werden soll. Deshalb ist für jeden 24-Stunden-Zeitraum, der auf das Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit folgt und der also mit dem Zeitpunkt beginnt, in dem im Laufe des Tages der Fahrer die Verantwortung für ein Fahrzeug übernimmt, ein anderes Schaublatt zu verwenden.

12. Daher schlage ich dem Gerichtshof vor, die Fragen des vorlegenden Gerichts wie folgt zu beantworten:

1) Der Begriff „Arbeitszeit" in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ist dahin auszulegen, daß er sich auf jeden Zeitraum bezieht, in dem der Fahrer über seine Zeit nicht frei verfügen kann, einschließlich der Unterbrechungen der Lenkzeiten, die gemäß Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates eingelegt werden.

2) Unter „Ende der täglichen Arbeitszeit" im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ist der Zeitpunkt zu verstehen, in dem der Fahrer die tägliche oder wöchentliche Ruhezeit beginnt, oder — falls die tägliche Ruhezeit in getrennten Zeitabschnitten genommen wird — der Zeitpunkt, in dem der letzte Zeitabschnitt der Ruhezeit für den betreffenden Tag beginnt.

3) Der Begriff „Tag" in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates ist als ein Zeitraum von 24 Stunden auszulegen, der mit dem Ende der vorausgegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit beginnt.