URTEIL DES GERICHTSHOFES (Fünfte Kammer)

16. Januar 2003 *

In der Rechtssache C-439/01

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Unabhängigen Verwaltungssenat im Land Niederösterreich in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Libor Cipra

Vlastimil Kvasnicka

gegen

Bezirkshauptmannschaft Mistelbach

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung und die Gültigkeit von Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1)

* Verfahrenssprache: Deutsch.

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Wathelet sowie der Richter D. A. O. Edward, A. La Pergola, S. von Bahr und A. Rosas (Berichterstatter),

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: R. Grass

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der österreichischen Regierung, vertreten durch C. Pesendorfer als Bevollmächtigte,

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und S. Pailler als Bevollmächtigte,

— der niederländischen Regierung, vertreten durch H. G. Sevenster als Bevollmächtigte,

— der schwedischen Regierung, vertreten durch A. Falk als Bevollmächtigte,

— des Rates der Europäischen Union, vertreten durch R. Frohn und A. Lopes Sabino als Bevollmächtigte,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch C. Schmidt und M. Wolfcarius als Bevollmächtigte,

aufgrund des Berichts des Berichterstatters,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 10. Oktober 2002,

folgendes

Urteil

1 Der Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich hat mit Beschluss vom 6. November 2001, beim Gerichtshof eingegangen am 13. November 2001, gemäß Artikel 234 EG zwei Fragen nach der Auslegung (Frage 1) und der Gültigkeit (Frage 2) von Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit zwischen Herrn Cipra und Herrn Kvasnicka, zwei Lastkraftwagenfahrern tschechischer Staatsangehörigkeit, und der Bezirkshauptmannschaft Mistelbach über eine vorläufige Sicherheit, die diese von den beiden Fahrern wegen angeblicher Nichteinhaltung der in der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehenen täglichen Ruhezeiten verlangt hatte.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsvorschriften

3 Der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3820/85 ist in deren Artikel 2 wie folgt festgelegt:

„(1) Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr...

(2) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt anstelle der vorliegenden Vorschriften für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr:

— von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind;

— von und/oder nach einem Drittland, das nicht Vertragspartei des Übereinkommens ist, mit Fahrzeugen, die in einem solchen Drittland zugelassen sind, auf allen Fahrstrecken innerhalb der Gemeinschaft."

4 Artikel 8 Absätze 1 bis 3 der Verordnung Nr. 3820/85 bestimmt in Bezug auf die Ruhezeiten:

„(1) Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.

Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht nach Unterabsatz 1 verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden.

(2) Für jeden Zeitraum von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden, muss jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.

(3) In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist."

Internationale Regelung

5 Das in Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 erwähnte Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (im Folgenden: AETR-Übereinkommen) wurde in der Gemeinschaft durch die Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 11) in Kraft gesetzt. In der vierten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 2829/77 heißt es, die Gemeinschaft sei, da das im AETR-Übereinkommen geregelte Sachgebiet zum Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) gehöre, vom Inkrafttreten dieser Verordnung an für die Aushandlung und den Abschluss des Übereinkommens zuständig. Die besonderen Umstände bei der Aushandlung des AETR-Übereinkommens rechtfertigten jedoch ausnahmsweise ein Verfahren, wonach die Mitgliedstaaten die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden getrennt im Rahmen eines konzertierten Vorgehens hinterlegten, wobei sie jedoch im Interesse der Gemeinschaft und für diese handelten.

6 Artikel 8 Absätze 1 bis 3 des AETR-Übereinkommens stimmt wörtlich mit Artikel 8 Absätze 1 bis 3 der Verordnung Nr. 3820/85 überein.

Nationales Recht

7 Die Verordnung Nr. 3820/85 wird im österreichischen Recht durch § 134 Absatz 1 des Kraftfahrgesetzes 1967 dahin gehend ergänzt, dass Übertretungen dieser Verordnung mit einer Verwaltungsstrafe bis zu 30 000 ATS zu ahnden sind.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

8 Herr Cipra und Herr Kvasnicka lenkten am 24. Oktober 2000 einen Lastkraftwagen mit tschechischem Kennzeichen bis zur Grenzkontrollstelle Drasenhofen (Österreich) an der Grenze zwischen Österreich und der Tschechischen Republik. Im Vorlagebeschluss ist nicht angegeben, ob der Lastkraftwagen dabei die Europäische Union verließ oder in sie einfuhr.

9 Nach Überprüfung der Schaublätter des Fahrtenschreibers dieses Lastkraftwagens für die Zeit vom 22. bis 24. Oktober 2000 ging die österreichische Gendarmerie davon aus, dass die Kläger des Ausgangsverfahrens die täglichen Ruhezeiten nach Artikel 8 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht eingehalten hatten, und hob jeweils eine vorläufige Sicherheit in Höhe von 1 000 ATS ein. Dem Vorlagebeschluss zufolge ergab die Auswertung der Schaublätter, dass beide Fahrer mit einer ununterbrochenen Ruhezeit von 8 Stunden und 5 Minuten innerhalb eines Zeitraums von 30 Stunden zwar den Anforderungen des Artikels 8 Absatz 2, nicht jedoch denen des Artikels 8 Absatz 1 dieser Verordnung genügt hatten.

10 Mit Bescheiden vom 9. Jänner 2001 erklärte die Bezirkshauptmannschaft Mistelbach die eingehobenen vorläufigen Sicherheiten von 1 000 ATS für verfallen. Aus den vom vorlegenden Gericht übermittelten Akten ergibt sich, dass die Bezirkshauptmannschaft offenbar Artikel 8 des AETR-Übereinkommens und nicht die Verordnung Nr. 3820/85 angewandt hat. Gegen diese Bescheide legten die Kläger des Ausgangsverfahrens Berufung beim Unabhängigen Verwaltungssenat im Land Niederösterreich mit der Begründung ein, sie hätten die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten.

11 Das vorlegende Gericht ist der Ansicht, dass bei Lektüre des Artikels 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 Zweifel am Verhältnis der beiden Absätze zueinander bestünden. Denkbar seien nämlich sowohl deren kumulative Anwendung als auch die Betrachtungsweise, dass Absatz 2 im Verhältnis zu Absatz 1

Lex specialis sei. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Normadressat in Absatz 1 mit dem bestimmten Artikel „der" versehen werde, während die Normadressaten in Absatz 2 mit dem Zahlwort „zwei" näher spezifiziert würden. Aus den Artikeln 6 und 7 dieser Verordnung ergebe sich, dass der bestimmte Artikel „der" nicht im Sinne des Zahlwortes „ein" gelesen werden könne, so dass die Bestimmungen der Artikel 6, 7 und 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 unabgängig davon gälten, wie das Fahrpersonal zusammengesetzt sei. Das vorlegende Gericht räumt allerdings ein, dass Sinn und Zweck dieser Bestimmungen für eine andere Auslegung sprechen könnten.

12 Das vorlegende Gericht gelangt zu der Schlussfolgerung, dass die Regelung des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 in Zusammenschau mit der des Absatzes 2 dieses Artikels unterschiedlich ausgelegt werden könne und somit den Grundsätzen der Rechtssicherheit und der Bestimmtheit von Gemeinschaftsnormen in keiner Weise zu entsprechen scheine. Das Gericht weist zudem darauf hin, dass Verstöße gegen diese Verordnung auf nationaler Ebene mit Strafe bedroht seien.

13 Unter diesen Umständen hat der Unabhängige Verwaltungssenat im Land Niederösterreich das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Haben die Fahrer im Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Fall eines Zweifahrerbetriebs die Voraussetzungen des Artikels 8 Absätze 1 und 2 dieser Verordnung kumulativ zu erfüllen, oder geht Artikel 8 Absatz 2 dieser Verordnung dem Absatz 1 dieser Bestimmung als Lex specialis vor?

2. Sind im Fall eines Zweifahrerbetriebs im Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr die Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 1 dieser Verordnung, in eventu Artikel 8 Absätze 1 und 2 dieser Verordnung wegen Widerspruchs zu höherrangigem Gemeinschaftsrecht nicht anzuwenden?

Zur Zulässigkeit

Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

14 Die österreichische Regierung hält die Vorlagefragen für unzulässig, da sie einen hypothetischen Fall beträfen. Nach den ihr vorliegenden Informationen sei mit dem im Ausgangsverfahren fraglichen Lastkraftwagen eine Fahrt zwischen Österreich und der Tschechischen Republik unternommen worden. Es handele sich daher nicht um eine innergemeinschaftliche Beförderung im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85, sondern um eine Beförderung von oder nach einem Drittland im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 erster Gedankenstrich dieser Verordnung. Somit sei auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens das von der Republik Österreich und der Tschechischen Republik ratifizierte AETR-Übereinkommen anwendbar.

15 Die Kommission teilt die Ansicht, dass für den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens nicht die Verordnung Nr. 3820/85, sondern das AETR-Übereinkommen gelte. Dieses von den Mitgliedstaaten unterzeichnete Übereinkommen sei Teil des Gemeinschaftsrechts geworden, und der Gerichtshof sei für seine Auslegung zuständig. Nach der siebten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 3820/85 gehöre das im AETR-Übereinkommen geregelte Sach-

gebiet zum Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Gemeinschaft sei daher für die Aushandlung und den Abschluss dieses Übereinkommens zuständig gewesen. Lediglich die besonderen Umstände bei der Aushandlung des Übereinkommens hätten ausnahmsweise ein Verfahren gerechtfertigt, wonach die Mitgliedstaaten die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden getrennt im Rahmen eines konzertierten Vorgehens hinterlegt hätten, wobei sie jedoch im Interesse der Gemeinschaft und für diese gehandelt hätten.

16 Die Ruhezeiten seien im AETR-Übereinkommen in Artikel 8 geregelt, dessen Wortlaut mit dem des Artikels 8 der Verordnung Nr. 3820/85 identisch sei. Die vom Gerichtshof zu entscheidenden Auslegungsfragen seien somit für beide Artikel die gleichen.

17 Nach Ansicht der schwedischen Regierung ist es Sache des vorlegenden Gerichts, festzustellen, ob für den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens die Verordnung Nr. 3820/85 oder das AETR-Übereinkommen gelte.

Antwort des Gerichtshofes

18 Nach ständiger Rechtsprechung ist es im Rahmen der durch Artikel 234 EG geschaffenen Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten allein Sache des mit dem Rechtsstreit befassten nationalen Gerichts, in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, im Hinblick auf die Besonderheiten der Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung für den Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof von ihm vorgelegten Fragen zu beurteilen. Betreffen daher die vorgelegten Fragen die Auslegung des Gemeinschaftsrechts, so ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, darüber zu befinden (vgl. insbesondere Urteile

vom 15. Dezember 1995 in der Rechtssache C-415/93, Bosman, Slg. 1995, I-4921, Randnr. 59, und vom 10. Mai 2001 in den Rechtssachen C-223/99 und C-260/99, Agorà und Excelsior, Slg. 2001, I-3605, Randnr. 18).

19 Der Gerichtshof hat jedoch auch entschieden, dass es ihm in Ausnahmefällen obliegt, zur Prüfung seiner eigenen Zuständigkeit die Umstände zu untersuchen, unter denen er von dem nationalen Gericht angerufen wird (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. Dezember 1981 in der Rechtssache 244/80, Foglia, Slg. 1981, 3045, Randnr. 21). Er kann die Entscheidung über die Vorlagefrage eines nationalen Gerichts nur ablehnen, wenn die erbetene Auslegung des Gemeinschaftsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn er nicht über die tatsächlichen oder rechtlichen Angaben verfügt, die für eine sachdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. insbesondere Urteil vom 13. März 2001 in der Rechtssache C-379/98, PreussenElektra, Slg. 2001, I-2099, Randnr. 39).

20 Es ist festzustellen, dass ein solcher Fall hier nicht vorliegt. Aus dem Vorlagebeschluss ergibt sich nämlich nichts dafür, dass die Vorlagefragen in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits stünden oder ein hypothetisches Problem beträfen.

21 Das vorlegende Gericht hat insoweit klar ausgeführt, dass es für seine Entscheidung, ob Herr Cipra und Herr Kvasnicka die gemeinschaftsrechtlichen Erfordernisse in Bezug auf die Ruhezeiten tatsächlich eingehalten haben, die Auslegung der im Ausgangsverfahren fraglichen Bestimmungen für erforderlich hält.

22 Der vom vorlegenden Gericht geschilderte Sachverhalt lässt es jedoch, wie die österreichische Regierung und die Kommission geltend gemacht haben, als

wahrscheinlich erscheinen, dass die im Ausgangsverfahren in Rede stehende Fahrt unter das AETR-Übereinkommen fallen könnte. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof dem nationalen Gericht Hinweise zur Auslegung des Gemeinschaftsrechts geben kann, die für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits nützlich sind, und sich daher veranlasst sehen kann, Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zu berücksichtigen, auf die das vorlegende Gericht bei der Abfassung seiner Frage nicht Bezug genommen hat (vgl. insbesondere Urteil vom 19. November 2002 in der Rechtssache C-304/00, Strawson und Gagg & Sons, Slg. 2002, I-10737, Randnrn. 57 und 58).

23 Zu der möglichen Anwendung des AETR-Übereinkommens auf den Ausgangsrechtsstreit ist darauf hinzuweisen, dass nach der vierten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 2829/77, mit der dieses Übereinkommen in der Gemeinschaft in Kraft gesetzt wurde, die Mitgliedstaaten bei dessen Ratifizierung oder bei ihrem Beitritt zu diesem Übereinkommen im Interesse der Gemeinschaft und für diese gehandelt haben (vgl. Randnr. 5 des vorliegenden Urteils). Nach Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 gilt das AETR-Übereinkommen anstelle der Vorschriften dieser Verordnung für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr von und/oder nach Drittländern, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, oder im Durchgang durch diese Länder auf der gesamten Fahrstrecke, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem dieser Drittländer zugelassen sind.

24 Daher ist festzustellen, dass das AETR-Übereinkommen Teil des Gemeinschaftsrechts ist und dass der Gerichtshof für seine Auslegung zuständig ist.

25 Wie die schwedische Regierung zutreffend geltend macht, ist es Sache des mit dem Rechtsstreit befassten vorlegenden Gerichts, in dessen Verantwortungsbereich die zu erlassende gerichtliche Entscheidung fällt, anhand des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens festzustellen, ob im vorliegenden Fall Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 oder Artikel 8 Absätze 1 und 2 des AETR-Übereinkommens anzuwenden ist, die im Übrigen wörtlich übereinstimmen.

26 Nach alledem ist das Vorabentscheidungsersuchen zulässig.

Zur ersten Frage

27 Die erste Frage des vorlegenden Gerichts geht im Wesentlichen dahin, ob im Fall eines Mehrfahrerbetriebs die in Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehenen Voraussetzungen bezüglich der einzuhaltenden Ruhezeiten kumulativ zu erfüllen sind oder ob Absatz 2 als Lex specialis im Verhältnis zu Absatz 1 Anwendung findet.

Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

28 Alle Verfahrensbeteiligten, die Erklärungen abgegeben haben, vertreten die Ansicht, dass die Erfordernisse des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht erfüllt sein müssten, soweit Absatz 2 dieses Artikels anwendbar sei. Diese Auslegung werde durch Wortlaut, Sinn und Zweck sowie durch den Regelungszusammenhang dieser Bestimmungen bestätigt.

29 Zunächst erfasse der Wortlaut des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85, wonach „[d]er Fahrer... eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden [einlegt]", nicht jeden, sondern nur den Fahrer, der sich allein im Lastkraftwagen befinde.

30 Sodann sei die Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs eines der Ziele, die mit der Verordnung Nr. 3820/85 verfolgt würden, und diese Sicherheit sei besser gewährleistet, wenn der Fahrer von einem weiteren Fahrer begleitet werde. Da sich jeder Fahrer erholen könne, während der andere fahre, könne er sich auf eine etwas kürzere zusammenhängende Ruhezeit innerhalb eines längeren Zeitraums beschränken.

31 Die Kommission macht außerdem geltend, eine kumulative Anwendung der Absätze 1 und 2 des Artikels 8 der Verordnung Nr. 3820/85 auf Mehrfahrerbesatzungen hätte wirtschaftliche Nachteile für den Fuhrunternehmer und keinerlei positiven Einfluss auf den Wettbewerb.

32 Schließlich tragen die niederländische Regierung und die Kommission vor, dass Artikel 8 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 bestätige, dass die Absätze 1 und 2 dieses Artikels nicht kumulativ anzuwenden seien. Die in dieser Bestimmung enthaltene Wendung „eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten" impliziere, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber zwischen den Ruhezeiten nach Absatz 1 und denen nach Absatz 2 habe unterscheiden wollen.

33 Nach Ansicht der Kommission spricht auch die Vorgeschichte dieser Verordnung für eine alternative und nicht kumulative Anwendung der Absätze 1 und 2 des Artikels 8 der Verordnung Nr. 3820/85. Die gemeinschaftlichen Sozialvorschriften im Straßenverkehr seien ursprünglich in der Verordnung Nr. 543/69 festgelegt gewesen, deren Artikel 11 Absätze 3 und 4 die Ruhezeiten für den Fall des Mehrfahrerbetriebs ausdrücklich und abschließend geregelt habe. Die niederländische Regierung macht zudem geltend, dass dem Vorschlag 2002/C 51 E/05 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 2002, C 51 E, S. 234) ein vergleichbares Konzept zugrunde liege.

Antwort des Gerichtshofes

34 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Auslegung, wonach sich die Ruhezeiten beim Mehrfahrerbetrieb nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85, nicht aber nach Absatz 1 dieses Artikels bestimmen, mit dem Wortlaut dieser Bestimmungen im Einklang steht. Nach Artikel 8 Absatz 1 ist der Fahrer verpflichtet, innerhalb von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden einzulegen. Absatz 2 ist nur anwendbar, wenn „sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden". Dass in diesen beiden Absätzen auf eine unterschiedliche Zahl von Fahrern abgestellt wird, ist ein Hinweis darauf, dass sie unterschiedliche Sachverhalte regeln. Der Umstand, dass der Fahrer in Artikel 8 Absatz 1 dieser Verordnung als „der" und nicht als „ein" Fahrer bezeichnet wird, ist nämlich mit der grammatikalischen Notwendigkeit zu erklären, den Normadressaten mit dem bestimmten Artikel zu bezeichnen.

35 Bei der Auslegung einer Gemeinschaftsvorschrift sind auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl. insbesondere Urteile vom 14. Oktober 1999 in der Rechtssache C-223/98, Adidas, Slg. 1999, I-7081, Randnr. 23, und vom 14. Juni 2001 in der Rechtssache C-191/99, Kvaerner, Slg. 2001, I-4447, Randnr. 30).

36 Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 3820/85 hauptsächlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie der Arbeitsbedingungen der Fahrer bezweckt.

37 Es ist festzustellen, dass die Straßenverkehrssicherheit besser gewährleistet ist, wenn ein Fahrzeug von mehreren Personen gelenkt wird. Da sich jeder Fahrer erholen kann, während der andere fährt, kann er sich auf eine etwas kürzere zusammenhängende Ruhezeit, nämlich auf 8 Stunden anstelle von 9 Stunden, innerhalb eines längeren Zeitraums — 30 Stunden anstelle von 24 Stunden — beschränken. Die praktische Wirksamkeit von Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 — Ermöglichung kürzerer Ruhezeiten beim Mehrfahrerbetrieb — wäre beeinträchtigt, wenn die Absätze 1 und 2 dieses Artikels kumulativ angewandt würden.

38 Folglich ist festzustellen, dass im Fall eines Mehrfahrerbetriebs die ausschließliche Anwendung von Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 die Arbeitsbedingungen der Fahrer ausreichend schützt und die Straßenverkehrssicherheit gewährleistet.

39 Für die Auslegung, dass die Absätze 1 und 2 des Artikels 8 der Verordnung Nr. 3820/85 alternativ und nicht kumulativ anzuwenden sind, spricht auch Absatz 3 Satz 1 dieses Artikels, der bestimmt, dass in jeder Woche „eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten... auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden [muss]".

40 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass im Fall eines Mehrfahrerbetriebs Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 als Lex specialis im Verhältnis zu Absatz 1 dieses Artikels Anwendung findet. Diese Bestimmungen sind daher nicht kumulativ anzuwenden.

41 Da die in den Randnummern 34 und 36 bis 39 des vorliegenden Urteils herausgearbeiteten wortlautbezogenen, teleologischen und systematischen Gesichtspunkte auf Artikel 8 der Verordnung Nr. 3820/85 und Artikel 8 des AETR-Übereinkommens gleichermaßen zutreffen, gilt dieselbe Auslegung für Artikel 8 Absätze 1 und 2 dieses Übereinkommens.

42 Wie in Randnummer 25 des vorliegenden Urteils ausgeführt wurde, ist es Sache des vorlegenden Gerichts, anhand des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens festzustellen, ob die Bestimmungen der Verordnung Nr. 3820/85 oder die des AETR-Übereinkommens anzuwenden sind.

Zur zweiten Frage

43 Die zweite Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, ob die Bestimmungen des Artikels 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 mit dem Grundsatz der Rechtssicherheit vereinbar sind, wonach eine Regelung klar sein muss. Der Gerichtshof wird damit im Wesentlichen nach der Gültigkeit dieser Bestimmungen befragt.

Vor dem Gerichtshof abgegebene Erklärungen

44 Alle Verfahrensbeteiligten, die Erklärungen abgegeben haben, vertreten die Auffassung, dass Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht gegen die Erfordernisse der Rechtssicherheit verstoße, wie sie in der Rechtsprechung des Gerichtshofes herausgearbeitet worden seien.

45 Nach Ansicht der französischen Regierung und der Kommission sind diese Bestimmungen völlig klar. Für die schwedische Regierung ist die sich aus ihnen ergebende Ruhezeitenregelung hinreichend klar. Nach Meinung der österreichischen Regierung lässt sich der Sinngehalt der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Regelung ohne jeden Zweifel aus dem Zweck der Norm ableiten. Die niederländische Regierung hält diese Regelung nicht für unverständlich.

46 Der Rat, der nur zur zweiten Frage förmlich Stellung nimmt, macht geltend, dass sich die Auslegung des Artikels 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 aus dem teleologischen und systematischen Rahmen dieser Bestimmungen ergebe. Diese Auslegung werde durch deren Wortlaut bestätigt, so dass diese hinreichend bestimmt seien. Der Gerichtshof habe bereits in mehreren Rechtssachen Gelegenheit gehabt, die Bestimmungen dieser Verordnung zu untersuchen, ohne dass sich dabei Widersprüche oder Elemente juristischer Unsicherheit ergeben hätten. Außerdem stünden die angegriffenen Bestimmungen im Einklang mit der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 22. Dezember 1998 über gemeinsame Leitlinien für die redaktionelle Qualität der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften (ABl. 1999, C 73, S. 1).

Antwort des Gerichtshofes

47 Nach ständiger Rechtsprechung gebietet der Grundsatz der Rechtssicherheit, der im vorliegenden Fall als einzige höherrangige Norm einschlägig sein könnte, dass eine Regelung, mit der Personen Verpflichtungen auferlegt werden, klar und bestimmt ist, damit diese ihre Rechte und Pflichten unzweideutig erkennen und somit ihre Vorkehrungen treffen können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. Juli 1981 in der Rechtssache 169/80, Gondrand Frères und Garancini, Slg. 1981, 1931, Randnr. 17).

48 Insbesondere in Anbetracht der Antwort auf die erste Frage ist festzustellen, dass sich die Ruhezeitenregelung, die für den Einfahrerbetrieb oder den Betrieb mit mindestens zwei Fahrern gilt, mit hinreichender Klarheit aus dem Wortlaut von Artikel 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 sowie aus dessen Regelungszusammenhang und den Zielen ergibt, die mit der Regelung, deren Teil er ist, verfolgt werden. Wie sich aus Randnummer 41 des vorliegenden Urteils ergibt, kann in Bezug auf Artikel 8 Absätze 1 und 2 des AETR-Übereinkommens eine entsprechende Feststellung getroffen werden.

49 Nach alledem ist auf die zweite Frage zu antworten, dass die Prüfung des Artikels 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 anhand des Grundsatzes der Rechtssicherheit nichts ergeben hat, was seine Gültigkeit beeinträchtigen könnte.

Kosten

50 Die Auslagen der österreichischen, der französischen, der niederländischen und der schwedischen Regierung sowie des Rates und der Kommission, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

auf die ihm vom Unabhängigen Verwaltungssenat im Land Niederösterreich mit Beschluss vom 6. November 2001 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. **Im Fall eines Mehrfahrerbetriebs findet Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr als Lex specialis im Verhältnis zu Absatz 1 dieses Artikels Anwendung. Diese Bestimmungen sind daher nicht kumulativ anzuwenden.**

2. **Dieselbe Auslegung gilt für Artikel 8 Absätze 1 und 2 des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR).**

3. **Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, anhand des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens festzustellen, ob die Bestimmungen der Verordnung Nr. 3820/85 oder die des AETR-Übereinkommens anzuwenden sind.**

4. **Die Prüfung des Artikels 8 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3820/85 anhand des Grundsatzes der Rechtssicherheit hat nichts ergeben, was seine Gültigkeit beeinträchtigen könnte.**

Wathelet Edward La Pergola

von Bahr Rosas

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. Januar 2003.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Fünften Kammer

M. Wathelet