URTEIL DES GERICHTSHOFES (ERSTE KAMMER)
VOM 28. NOVEMBER 1978 [1]

Fritz Schumalla
(Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt vom Oberlandesgericht Düsseldorf)

„Sicherheit im Straßenverkehr"

Rechtssache 97/78

Leitsätze

Verkehr — Gemeinsame Politik — Zuständigkeit des Rates — Umfang — Bestimmungen, welche die Sozialpolitik und die Sicherheit im Straßenverkehr betreffen — Erlaß — Rechtmäßigkeit

(EWG-Vertrag, Art. 74, 75; Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates)

Der Vertrag beauftragt den Rat mit der Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik im Sinne von Artikel 74 des Vertrages und verleiht ihm zu diesem Zweck eine weitreichende Regelungsbefugnis zum Erlaß angemessener gemeinsamer Regeln. Die Verordnung Nr. 543/69 des Rates, die aufgrund von Artikel 75 des Vertrages ergangen ist und in erster Linie den sozialen Bereich betrifft, stellt lediglich eine teilweise Verwirklichung einer solchen Politik dar. Der Rat hat dadurch, daß er mit dieser Verordnung Sachgebiete geregelt hat, welche die Sozialpolitik und die Sicherheit im Straßenverkehr, soweit beide miteinander zusammenhängen, gleichzeitig betreffen, seine Zuständigkeiten nicht überschritten.

In der Rechtssache 97/78

betreffend das dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Oberlandesgericht Düsseldorf (2. Senat) in dem vor diesem anhängigen Bußgeldverfahren gegen

FRITZ SCHUMALLA, wohnhaft in Emmerich-Elten,

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49)

erläßt

1 — Verfahrenssprache: Deutsch.

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J. Mertens de Wilmars, der Richter A. O'Keeffe und G. Bosco,

Generalanwalt: J.-P. Warner
Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Sachverhalt, Verfahrensablauf und die gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft abgegebenen schriftlichen Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I. Sachverhalt und schriftliches Verfahren

1. Herr Fritz Schumalla, wohnhaft in der Bundesrepublik Deutschland, führte als Kraftfahrer mit einem 38-t-Sattelkraftfahrzeug Ferngüterfahrten aus.

Mit Urteil vom 18. Juli 1977 hat ihn das Amtsgericht Krefeld wegen mehrerer in der Zeit vom 18. Juli bis 8. September 1976 begangener Verstöße gegen

— § 7a Absatz 1 Nr. 1c, d Fahrpersonalgesetz und gegen

— die Artikel 11 Absatz 1 und 7 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49), in denen die Mindestdauer der „Ruhezeit" bzw. die Höchstdauer der „Lenkzeit" festgelegt ist,

zu elf Geldbußen von insgesamt 3 350 DM kostenpflichtig verurteilt.

Gegen dieses Urteil hat der Betroffene Rechtsbeschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf (2. Senat) eingelegt; er macht unter anderem geltend, die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 sei nicht vom EWG-Vertrag gedeckt und daher ungültig. Insbesondere vertritt er die Auffassung, diese Verordnung verfolge Ziele der Verkehrssicherheit und behandele somit Fragen, die nicht in die Zuständigkeit des Rates fielen. Zur Stützung seiner Ansicht hat er ein Rechtsgutachten des Prof. Dr. R. Knöpfle vom 15. Dezember 1976 vorgelegt. Das einzelstaatliche Gericht hat mit Beschluß vom 6. März 1978 das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag die Frage vorgelegt, ob die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 „durch den EWG-Vertrag gedeckt und deshalb rechtmäßig ist".

2. Eine Ausfertigung des Vorlagebeschlusses ist am 24. April 1978 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen.

Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben die Kommission der Europäischen

Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater Gerhard Bebr, und der Rat der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch den Direktor im Juristischen Dienst Raffaello Fornasier als Bevollmächtigten, Beistand: Rechtsberater Bernhard Schloh, schriftliche Erklärungen abgegeben.

Der Gerichtshof hat auf den Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in die mündliche Verhandlung einzutreten. Mit Beschluß vom 20. September 1978 hat der Gerichtshof die vorliegende Rechtssache gemäß Artikel 95 der Verfahrensordnung an die Erste Kammer verwiesen.

II. Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG eingereichte schriftliche Erklärungen

A — Die *Kommission* hält es zur Beantwortung der gestellten Frage für notwendig,

— vor allem die Bestimmungen und Ziele der Artikel 74 und 75 des Vertrages auszulegen sowie

— den Umfang der Befugnisse der Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrs festzustellen.

a) Zum *ersten Punkt* weist sie darauf hin, daß der „Verkehr" zu den „Grundlagen der Gemeinschaft" gehört und folglich ein wesentliches Instrument für die Entwicklung des Gemeinsamen Marktes darstellt. Dem Verkehr eine bloß untergeordnete, der Erleichterung des freien Warenverkehrs dienende Hilfsfunktion zuzubilligen, hieße nach Ansicht der Kommission, die grundlegende Funktion des Verkehrs in dieser Entwicklung zu verkennen.

Im Vertragssystem stellten die Bestimmungen auf dem Gebiet des Verkehrs keineswegs ein in sich abgeschlossenes Spezialgebiet dar. Wie der Gerichtshof bereits ausgeführt habe, seien die Grundsatzbestimmungen der Artikel 2 und 3 des Vertrages im Sinne des Universalitätsgrundsatzes auszulegen und als solche auch auf dem Gebiet des Verkehrs anwendbar. Als eine der Tätigkeiten der Gemeinschaft bezeichne Artikel 3 Buchstabe e „die Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs". Artikel 74 beziehe sich auf die Ziele des Vertrages, die die Gemeinschaft „im Rahmen einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik" zu verfolgen habe. Aus dem Vertrag gehe jedoch hervor, daß diese gemeinsame Politik sämtliche Ziele der Artikel 2 und 3 ins Auge zu fassen habe, und die einschlägigen Vorschriften dienten gerade dazu, diesen Zielen — die sämtlich „vertragsprägende, allgemeine Grundsätze" darstellten — Wirksamkeit zu verleihen und sie durch gemeinsame Aktionen auszufüllen. Die für den Verkehr geltenden Vertragsbestimmungen seien ferner im Lichte der in der Präambel niedergelegten Grundsätze zu verstehen und auszulegen, in der als „wesentliches Ziel", das die Gemeinschaft in ihrer Politik anstrebt, „die stetige Besserung der Lebens- und Beschäftigungsbedingungen ihrer Völker" erwähnt sei.

Wenn der Verkehr auch ein wesentliches Instrument für die Förderung und Schaffung des Gemeinsamen Marktes darstelle und alle Vertragsbestimmungen auf ihn anwendbar seien, so weise er doch, wie in Artikel 75 Absatz 1 des Vertrages betont sei, auch Besonderheiten auf. Nur in ausdrücklich erwähnten Fällen würden Vertragsbestimmungen modifiziert oder ergänzt oder werde ihre Anwendung ausgeschlossen.

Die Ziele dieser gemeinsamen Politik, wie sie in Artikel 3 Buchstabe e und Artikel 74 des Vertrages allgemein dargelegt seien, seien durch die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 (ABl. 1965, Nr. 88, S. 1500) konkretisiert worden; diese sei vor allem darauf gerichtet gewesen, die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede auf dem Gebiet des

Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, welche die Wettbewerbsbedingungen wesentlich verfälschten, zu verringern bzw. zu beseitigen. Die Entscheidung hebe insbesondere die Notwendigkeit einer Harmonisierung der die Arbeitsbedingungen und die Arbeits- und Ruhezeiten betreffenden Sozialvorschriften hervor.

Die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik sei allerdings für die Kommission eine Aufgabe, die sie ohne weitreichende Befugnisse und ohne eine entsprechend große Ermessensfreiheit bei deren Ausübung nicht durchführen könne.

Dies werde durch Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrages bestätigt, der die Rechtsgrundlage sowohl für die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 als auch für die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 darstelle.

b) Zum *zweiten Punkt* legt die Kommission dar, die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 verfolge gleichzeitig verschiedene Ziele, die unmittelbar den Straßenverkehr beträfen. Indem die Verordnung eine Harmonisierung bestimmter einschlägiger Sozialvorschriften vorsehe, bezwecke sie vor allem den Abbau der Unterschiede in den Bedingungen, die den Wettbewerb wesentlich verfälschten. So seien unter anderem einheitliche Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals, die zulässige ununterbrochene Lenkzeit, die gesamte tägliche Höchstlenkzeit und die Dauer der Ruhezeit festgelegt. Diese Maßnahmen im Sozialbereich hätten sich schließlich auch weitgehend auf die Sicherheit im Straßenverkehr ausgewirkt. Alle diese Zielsetzungen ständen miteinander in engem Zusammenhang und beschränkten sich ausschließlich auf den Straßenverkehr. So gesehen sei die Harmonisierung der Sozialvorschriften eine Maßnahme, die ausschließlich den Notwendigkeiten und Anforderungen des Straßenverkehrs entspreche und die als solche einen festen Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik darstelle.

Dementsprechend sei auch die Gemeinschaft befugt gewesen, aufgrund von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c eine Verordnung wie die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 zu erlassen, die gerade eine derartige Harmonisierung zum Ziel habe. Die allgemeine Formulierung dieser Vorschrift mache deutlich, daß der Gemeinschaft auf diesem Gebiet ein weites Ermessen zustehe. Der Umstand, daß eine solche Verordnung auch zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beitrage, stehe dieser Zuständigkeit der Gemeinschaft nicht entgegen, denn dieVerkehrssicherheit sei ein Anliegen der gemeinsamen Verkehrspolitik und falle damit gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c unter die Befugnisse der Gemeinschaft.

Selbst wenn dem — entgegen der Ansicht der Kommission — nicht so wäre, sei darauf hinzuweisen, daß die primären und entscheidenden Ziele dieser Verordnung auf dem Gebiet des Wettbewerbs und des für den Straßenverkehr relevanten Spezialgebiets zu suchen seien. Nach Auffassung der Kommission wäre es absurd, wenn die Gemeinschaft eine Verordnung, die ausschließlich den Straßenverkehr betreffe, nur deshalb nicht erlassen dürfte, weil sie auch der Sicherheit im Straßenverkehr förderlich sein könnte. Wenn dies zuträfe, wäre eine wirksame Verkehrspolitik kaum möglich.

Schließlich weist die Kommission hilfsweise darauf hin, daß nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes ein Rechtsakt auch dann rechtsgültig bleibe, wenn die Gemeinschaft ein anderes Ziel verfolgt habe als jenes, wofür ihr vom Vertrag die entsprechenden Befugnisse verliehen worden seien, vorausgesetzt, daß das primär verfolgte Ziel rechtmäßig gewesen sei. Selbst wenn also die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 nicht nur bestimmte Sozialvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs harmonisiere, sondern darüber hinaus der Sicherheit im Straßenverkehr diene — nach Auffassung der Kommission ein durchaus legitimes Ziel einer gemeinsamen Verkehrspolitik —, so wäre diese Verordnung immer noch wegen ihrer Hauptzielsetzung gültig.

Zum Abschluß führt die Kommission verschiedene Urteile des Gerichtshofes an, die unter anderem die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 betreffen und die nach Ansicht der Kommission dadurch, daß sie festgestellt hätten, daß die Zuständigkeit der Gemeinschaft in ihren Außenbeziehungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs durch die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 begründet sei, indirekt die Rechtsgültigkeit dieser Regelung bestätigten.

Die Kommission weist gleichfalls auf die von den übrigen Organen der Gemeinschaft und ihren Konsultationsorganen geäußerten Auffassungen bezüglich der Rechtsgrundlage für die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 hin, aus denen eindeutig hervorgehe, daß Artikel 75 des Vertrages die geeignete Rechtsgrundlage für diese Verordnung sei.

Im Ergebnis schlägt die Kommission vor, dem vorlegenden Gericht zu antworten, daß die Prüfung der von ihm gestellten Frage keine Anhaltspunkte ergeben habe, die gegen die Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 sprechen würden.

B — Der *Rat* untersucht zunächst, ob und in welchem Maß die Verordnung (EWG) Nr. 543/69, deren Gültigkeit im vorliegenden Fall in Frage gestellt wird, das Ziel der Verkehrssicherheit verfolgt, und wendet sich sodann der Frage zu, ob dieses Ziel zu den im EWG-Vertrag geregelten Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik gehört.

a) Zur *ersten Frage* stellt der Rat drei grundsätzliche Überlegungen an:

— Zum einen ergebe sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes zur Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, daß diese in einer Abstufung nachstehende Ziele verfolge:
  — in erster Linie eine soziale Zielsetzung,
  — ferner die Beseitigung von Unterschieden in den Wettbewerbsbedingungen,
  — schließlich auch die Leistung eines Beitrags zur Sicherheit im Straßenverkehr.
— Zum anderen sei in den Bezugsvermerken dieser Verordnung nicht nur Artikel 75 des Vertrages (Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik), sondern auch die Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen, genannt.
— Schließlich werde der Begriff „Verkehrssicherheit" wörtlich nur in der neunten Begründungserwägung der Verordnung verwandt. In der dritten Begründungserwägung heiße es stattdessen „Sicherheit im Straßenverkehr", und in der achten Begründungserwägung sei davon die Rede, der Fahrer dürfe das Fahrzeug nur so lange lenken, wie er in der Lage sei, es „sicher zu führen". In der erstgenannten dieser drei Begründungserwägungen werde der Grundsatz der „schrittweisen" Anwendung der Bestimmungen der Verordnung über „Lenkzeiten" aufgestellt; die beiden anderen seien darauf gerichtet, die Einhaltung der einzelstaatlichen Vorschriften und die Rechtsetzungsbefugnis der Mitgliedstaaten auf dem betreffenden Gebiet sicherzustellen.

Aus diesen Überlegungen ergibt sich nach Ansicht des Rates daher, daß die Verkehrssicherheit nicht die Hauptzielsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 darstellt. Diese verfolge in erster Linie eine soziale Zielsetzung und habe ferner die Beseitigung von Unterschieden in den Wettbewerbsbedingungen zum Ziel. Die Verkehrssicherheit sei lediglich eine zusätzliche Zielsetzung.

b) Zur *zweiten Frage* vertritt der Rat die Auffassung, daß die Verkehrssicherheit, das heißt die Sicherheit des Verkehrs auf den Verkehrswegen, also insbesondere im Eisenbahn-, Straßen- und Bin-

nenschiffsverkehr, zu den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik gehört. Der Rat erklärt zunächst, er sehe sich in Ermangelung genauerer Angaben seitens des vorlegenden Gerichts nicht in der Lage, zu allen vor diesem Gericht aufgeworfenen Zweifelsfragen Stellung zu nehmen. Zur Stützung seiner Ansicht führt er sodann die Stellungnahmen der Organe der Gemeinschaft zu dieser Frage an, insbesondere die

— der Kommission (Mitteilungen an den Rat vom 8. 11. 1971 und vom 25. 10. 1973, Sonderbeilagen 8/71 und 16/73 zum Bulletin der Europäischen Gemeinschaften),

— des Europäischen Parlaments (vgl. u. a. ABl. 1974, C 127, S. 23 ff., 38 ff. und 67),

— des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 28. März 1974 (ABl. 1974, C 126, S. 26 ff.) sowie

— des Rates, der im Gefolge der genannten Mitteilungen der Kommission zwei Richtlinien erlassen habe, die sich eindeutig auf die Verkehrssicherheit bezögen: Richtlinie 76/135/EWG vom 20. Januar 1976 (ABl. 1976, L 21, S. 10) und Richtlinie 77/143/EWG vom 29. Dezember 1976 (ABl. 1977, L 47, S. 47).

Nach Ansicht des Rates ergibt sich nach allem:

— Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 ist gültig, selbst dann, wenn die Verkehrssicherheit nicht zu den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik gehören sollte, da diese Zielsetzung in der Verordnung keine hervorragende Stellung einnimmt;

— die Verkehrssicherheit gehört zu den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik.

Der Rat schlägt dem Gerichtshof daher vor, dem vorlegenden Gericht zu antworten, daß die Prüfung der vorgelegten Frage nichts ergeben habe, was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 543/69 beeinträchtigen könnte.

III. Mündliches Verfahren

Der Rat und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften haben in der Sitzung vom 26. Oktober 1978 mündliche Ausführungen gemacht.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 9. November 1978 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Mit Beschluß vom 6. März 1978, bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen am 24. April 1978, hat das Oberlandesgericht Düsseldorf dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag die Frage vorgelegt, ob die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49) rechtmäßig ist, soweit sie Ziele der Sicherheit des Straßenverkehrs verfolgt.

2 Aus der Vorlageentscheidung geht hervor, daß der Betroffene und Beschwerdeführer im Ausgangsverfahren im ersten Rechtszug nach § 7a Absatz 1 Nr. 1c und d Fahrpersonalgesetz verurteilt worden ist, weil er als Lastkraftwagenfahrer zwischen dem 18. Juli und dem 8. September 1976 Ferngüterfahrten

ausgeführt hat, ohne die Bestimmungen der Artikel 7 Absatz 1 und 2 sowie 11 Absatz 1 der genannten Verordnung zu beachten, in denen die Höchstdauer der Lenkzeit beziehungsweise die Mindestdauer der Ruhezeit festgelegt ist. Der Beschwerdeführer macht geltend, die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 betreffe, soweit sie in den angeführten Vorschriften die Sicherheit des Straßenverkehrs zum Ziel habe, einen Bereich, der nicht unter die dem Rat im Vertrag eingeräumten Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Verkehrs falle. Zur Klärung dieses Punktes bittet das Gericht den Gerichtshof um Beantwortung der Frage, ob die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 „durch den EWG-Vertrag gedeckt und deshalb rechtmäßig ist".

3 Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates soll, wie sich aus ihrer Präambel ergibt, vornehmlich die Durchführung der Bestimmungen der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb in Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (ABl. 1965, Nr. 88, S. 1500), insbesondere derjenigen des Abschnitts III betreffend die „Sozialvorschriften", sicherstellten. Der Umstand, daß in der Präambel dieser Verordnung nicht nur Artikel 75, sondern auch der Vertrag in seiner Gesamtheit in Bezug genommen wird, läßt erkennen, daß die Harmonisierung bestimmter einzelstaatlicher Vorschriften, die durch diese Verordnung in einem der von der genannten Entscheidung erfaßten Bereiche sichergestellt werden soll, zu den in Artikel 3 des Vertrages niedergelegten Zielsetzungen der Gemeinschaft gehört. Im Rahmen dieser Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften verfolgt die Verordnung eine Reihe von Zielsetzungen, die miteinander in Zusammenhang stehen und die den sozialen Schutz des Fahrers, die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmen betreffen.

4 Eine solche Harmonisierung erfordert die Aufstellung „gemeinsamer Regeln" im Sinne von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages und stellt ein wesentliches Element der gemeinsamen Verkehrspolitik dar, deren Einführung dem Gebot des Artikels 3 Buchstabe e des Vertrages entspricht und die zu den Grundlagen der Gemeinschaft gehört. Nach Artikel 74 des Vertrages verfolgen die Mitgliedstaaten die Ziele des Vertrages auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs im Rahmen einer solchen Politik. Der Vertrag beauftragt den Rat mit der Einführung dieser Politik und verleiht ihm zu diesem Zweck eine weitreichende Regelungsbefugnis zum Erlaß angemessener gemeinsamer Regeln. Gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrages hat der Rat zur Durchführung des Artikels 74 unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs außer den unter den Buchstaben a und b genannten Regeln und Bedingungen „alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften" zu erlassen. Aus Absatz 2 dieses Artikels ist zu entnehmen, daß diese Regelungsbefugnis dem Rat auch nach Ablauf der

Übergangszeit zukommt. Artikel 79 Absatz 2 des Vertrages bestätigt darüber hinaus, daß es sich dabei um eine allgemeine Befugnis handelt, die namentlich im Hinblick auf die Beseitigung der Diskriminierungen auf dem Gebiet des Verkehrs, die den Wettbewerb beeinträchtigen, erteilt worden ist.

5 Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69, die in erster Linie den in Abschnitt III der Entscheidung vom 13. Mai 1965 behandelten sozialen Bereich betrifft, stellt lediglich eine teilweise Verwirklichung des Artikels 74 des Vertrages und der genannten Entscheidung dar, welche die Harmonisierung der einzelstaatlichen Bestimmungen auf dem Gebiet des Steuerrechts und bei Eingriffen der Mitgliedstaaten ebenso wie bei den Sozialvorschriften vorsieht. Unter diesen Voraussetzungen und in Anbetracht des Ausmaßes seiner Befugnisse zur Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik hat der Rat dadurch, daß er Sachgebiete geregelt hat, welche die Sozialpolitik und die Sicherheit im Straßenverkehr, soweit beide miteinander zusammenhängen, gleichzeitig betreffen, seine Zuständigkeiten nicht überschritten.

6 Außerdem können gemeinsame Bestimmungen, die außer für den sozialen Schutz des Fahrers auch für eine Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr sorgen, nur zur Beseitigung der Unterschiede, welche die Wettbewerbsbedingungen auf dem Gebiet des Verkehrs erheblich zu verfälschen geeignet sind, beitragen und sich so als im Sinne von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrages „zweckdienlich" für die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erweisen. Darüber hinaus entspricht ein System der Sicherheit im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, das, weil es gemeinsamen Regeln unterworfen ist, zur Wahrung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Gebiet des Verkehrs beiträgt, nicht nur den Zielsetzungen dieser Politik, sondern auch den Geboten des Gemeinsamen Marktes, wie sie in Artikel 3 Buchstabe f niedergelegt sind.

7 Es ist daher festzustellen, daß die Prüfung der gestellten Frage nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 beeinträchtigen könnten.

Kosten

8 Die Auslagen des Rates und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des Verfahrens vor dem vorlegenden Gericht; die Kostenentscheidung obliegt daher diesem Gericht.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm vom Oberlandesgericht Düsseldorf mit Beschluß vom 6. März 1978 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die Prüfung der gestellten Frage hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr beeinträchtigen könnte.

Mertens de Wilmars O'Keeffe Bosco

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 28. November 1978.

Der Kanzler
A. Van Houtte

Der Präsident der Ersten Kammer
J. Mertens de Wilmars

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS JEAN-PIERRE WARNER VOM 9. NOVEMBER 1978 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Diese Rechtssache ist im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens des Oberlandesgerichts Düsseldorf vor den Gerichtshof gebracht worden. Sie betrifft die Gültigkeit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49).

Der Gerichtshof hatte bereits mehrfach Gelegenheit zur Prüfung dieser Verordnung, und zwar in den Rechtssachen 20/70 („AETR", *Kommission/Rat* — Slg. 1971, 263), 69/74 *(Auditeur du Travail/Cagnon* — Slg. 1975, 171) 65/76 *(Derycke* — Slg. 1977, 29) und 76/77 *(Auditeur du Travail/Dufour* — Slg. 1977, 2485). Noch keinmal ging es allerdings bisher unmittelbar um die Gültigkeit der

1 — Aus dem Englischen übersetzt.