URTEIL DES GERICHTSHOFES
VOM 18. FEBRUAR 1975 [1]

Auditeur du Travail gegen Jean-Pierre Cagnon und Jean-Paul Taquet (Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt vom Tribunal de Police de Mons)

Rechtssache 69/74

Leitsätze

Verkehr — Sozialvorschriften — Harmonisierung — Tagesruhezeit — Verbindliche Verpflichtung — Adressaten
(Verordnung Nr. 543/69 des Rates, Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz)

Die in Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 gebrauchte Wendung „Tagesruhezeit gehabt haben" ist dahin auszulegen, daß die Bestimmungen über die Tagesruhezeit für die Mitglieder des Fahrpersonals, die die Verpflichtung trifft, während der vorgeschriebenen Mindestzeit die in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung genannten Tätigkeiten tatsächlich einzustellen, ebenso gelten wie für den als Straßenverkehrsunternehmer tätigen Arbeitgeber, der gehalten ist, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um den Mitgliedern des Fahrpersonals die vorgeschriebene Mindesttagesruhezeit zu ermöglichen.

In der Rechtssache 69/74

betreffend das dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Tribunal de Police Mons in dem vor diesem anhängigen Rechtsstreit

AUDITEUR DU TRAVAIL auprès du Tribunal du Travail Mons (Vertreter des öffentlichen Interesses beim Arbeitsgericht Mons)

gegen

1. JEAN-PIERRE CAGNON, Kraftfahrer, wohnhaft in Amiens,

2. JEAN-PAUL TAQUET, Transportunternehmer, wohnhaft in Amiens,

1 — Verfahrenssprache: Französisch.

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung von Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz 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

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten R. Lecourt, der Kammerpräsidenten J. Mertens de Wilmars und Mackenzie Stuart, der Richter A. M. Donner, R. Monaco (Berichterstatter), P. Pescatore, H. Kutscher, M. Sørensen und A. O'Keeffe,

Generalanwalt: G. Reischl
Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Vorlagebeschluß und die gemäß Artikel 20 der Satzung des Gerichtshofes der EWG eingegangenen Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und schriftliches Verfahren

1. Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Ratsverordnung Nr. 543/69 vom 25. März 1969 (ABl. 1969, L 77, S. 53) über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr lautet:

„Jedes Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals muß innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d genannten Tätigkeiten ausübt, folgende Tagesruhezeit gehabt haben:

— eine Tagesruhezeit von mindestens 10 zusammenhängenden Stunden, die innerhalb einer Woche nicht vermindert werden darf, ..."

Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung erwähnt unter Buchstabe c die „Lenkzeiten"

2. Die vorliegende Rechtssache geht auf ein vor dem Tribunal de Police Mons anhängiges Verfahren zurück, an dem der Auditeur du Travail (beim Arbeitsgericht Mons) sowie der Busfahrer Jean-Pierre Cagnon als Angeklagter und sein Arbeitgeber Jean-Paul Taquet als zivilrechtlich gesamtschuldnerisch Haftender beteiligt sind. Dem Angeklagten wird

vorgeworfen, Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der genannten Verordnung Nr. 543/69 vom 25. März 1969 sowie die Bestimmungen des zu ihrer Durchführung erlassenen Artikels 2 des belgischen arrêté royal vom 23. März 1970 nicht beachtet zu haben, weil er bei einer Fahrt in Deutschland

— als Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals innerhalb der letzten 24 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem er eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 543/69 genannten Tätigkeiten ausgeübt habe, keine Tagesruhezeit von mindestens 10 zusammenhängenden Stunden gehabt habe.

Im Ausgangsverfahren hat der Angeklagte die ihm zur Last gelegte Tat nicht bestritten, aber geltend gemacht, die fragliche Bestimmung des Gemeinschaftsrechts verpflichte nicht ihn, da die Verpflichtung, die Tagesruhezeit einzuhalten, nur dem Arbeitgeber obliege und nicht den Mitgliedern des Fahrpersonals von Straßenfahrzeugen.

3. Das Tribunal de Police Mons hat festgestellt, Herr Taquet, der Arbeitgeber, könne nicht belangt werden, da er sich unwiderlegt dahin eingelassen habe, Herrn Cagnon angewiesen zu haben, die Nacht in Dortmund, dem Bestimmungsort des von ihm gesteuerten Fahrzeugs, zu verbringen. Die Verteidigung des Angeklagten werfe das Problem der Auslegung von Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung Nr. 543/69 auf, denn es gehe um die Frage, ob „der Fahrer die Möglichkeit haben muß, die gesetzlich vorgeschriebene Tagesruhezeit in Anspruch zu nehmen, oder ob er vielmehr verpflichtet ist, die Rechtsvorschriften zu beachten, das heißt, sich tatsächlich auszuruhen".

Auf die Anregung der Verfolgungsbehörde, den Gerichtshof um eine Entscheidung zu dem hier aufgeworfenen Auslegungsproblem zu ersuchen, hat das Tribunal de Police Mons mit Beschluß vom 6. September 1974 das Verfahren ausgesetzt und gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag dem Gerichtshof die Frage vorgelegt:

„Wie sind die Worte ‚Tagesruhezeit gehabt haben' in Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung Nr. 543/69 zu verstehen?"

4. Eine Ausfertigung des Vorlagebeschlusses ist am 18. September 1974 beim Gerichtshof eingegangen.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater Marc Schier als Bevollmächtigten, hat schriftliche Erklärungen gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG abgegeben.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme die mündliche Verhandlung zu eröffnen.

II — Nach Artikel 20 der Satzung des Gerichtshofes eingereichte Erklärungen

Erklärungen der Kommission der EG

Die *Kommission* macht im wesentlichen folgendes geltend:

— Da die Verordnung Nr. 543/69 in allen ihren Teilen verbindlich sei und unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gelte, finde sie, insbesondere was Artikel 11 Absatz 2 anlange, auf jede von ihrer Regelung erfaßte Person Anwendung, das heißt also auf die Transportunternehmen in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeber ebenso wie auf die Mitglieder des Fahrpersonals von Straßenfahrzeugen.

— Der Wortlaut der umstrittenen Bestimmung lege klar und bindend fest, daß jedes Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals verpflichtet sei, sich tatsächlich während der vorgeschriebenen Mindestzeit, die sich aus der für die laufende

Woche geltenden Tagesruhezeitenregelung ergebe, ausgeruht zu haben.

— Die genannte Bestimmung definiere die Tagesruhezeit im Gegensatz zu den übrigen unter Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung aufgeführten Tätigkeiten als eine Verpflichtung. Die den Mitgliedern des Fahrpersonals auferlegte Tagesruhezeit sei keine Pflicht zu völliger körperlicher Ruhe, sondern gestatte jede Art der Entspannung, nur nicht das Führen eines Kraftfahrzeugs oder eine sonstige Form der Anwesenheit am Arbeitsplatz.

— Begründeten die Bestimmungen der Verordnung Nr. 543/69, insbesondere die über die Mindestdauer der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, für die Mitglieder des Fahrpersonals bloß die Möglichkeit und nicht die Pflicht, sich tatsächlich ausgeruht zu haben, so würde keines der drei Ziele der Verordnung erreicht.

  — Es käme zu keiner Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrswesen (vgl. zweiter Absatz der Einleitung der Verordnung).

  — Der soziale Fortschritt würde nicht errreicht (vgl. dritte Begründungserwägung der Verordnung).

  — Das Ziel der Sicherheit im Straßenverkehr bliebe vollkommen außer acht (vgl. dritte, achte und neunte Begründungserwägung der Verordnung).

Anhand dieser Ausführungen schlägt die Kommission vor, die vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

„Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 ist dahin auszulegen, daß er für das im Personenverkehr eingesetzte Fahrpersonal von Straßenfahrzeugen, das er verpflichtet, sich an Tagesruhezeiten zu halten und während einer vorgeschriebenen Mindestzeit jegliche der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d aufgeführten Tätigkeiten zu unterlassen, ebenso gilt wie für die Unternehmer, die er verpflichtet, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Mitglieder des Fahrpersonals von der vorgeschriebenen Tagesruhezeitenregelung Gebrauch machen können."

III — Mündliche Verhandlung

Die Herren Jean-Pierre Cagnon und Jean-Paul Taquet, vertreten durch Rechtsanwalt Detaeye, sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater Marc Schier als Bevollmächtigten, haben in der Sitzung vom 23. Januar 1975 mündliche Ausführungen gemacht. Die Herren Jean-Pierre Cagnon und Jean-Paul Taquet haben die Sachverhaltsdarstellung und die von der Kommission vorgeschlagene Auslegung gebilligt und die Entscheidung in das Ermessen des Gerichtshofes gestellt.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 30. Januar 1975 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1/4 Das Tribunal de Police Mons hat mit Beschluß vom 6. September 1974, bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen am 18. September 1974, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung des Artikels 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom

25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49) vorgelegt. Die Frage ist in einem Verfahren vor dem Tribunal de Police aufgeworfen worden, in dem der Fahrer eines Autobusses unter anderem angeklagt wird, als Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals nicht die in dem erwähnten Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz vorgeschriebene Tagesruhezeit eingehalten zu haben. Der Angeklagte hat zu seiner Verteidigung geltend gemacht, die Pflicht, die Tagesruhezeit zu beachten, treffe nur den Arbeitgeber und nicht die Mitglieder des Fahrpersonals von Straßenfahrzeugen. Um diese Frage zu klären, wird der Gerichtshof um eine Entscheidung darüber ersucht, wie die Wendung „Tagesruhezeit gehabt haben" zu verstehen ist.

5/7 Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung Nr. 543/69 lautet: „Jedes Mitglied des im Personenverkehr eingesetzten Fahrpersonals muß innerhalb der letzten 24 Stunden vor jedem Zeitpunkt, zu dem es eine der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d genannten Tätigkeiten ausübt, folgende Tagesruhezeit gehabt haben: — eine Tagesruhezeit von mindestens 10 zusammenhängenden Stunden, die innerhalb einer Woche nicht vermindert werden darf, . . ." Artikel 14 Absatz 2 erwähnt unter den Buchstaben c und d die „Lenkzeiten" und die „anderen Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz". Aus der dritten und der zehnten Begründungserwägung geht hervor, daß die Verordnung Nr. 543/69 unter anderem vor allem dem Zweck dient, „eine größere Sicherheit im Straßenverkehr" zu erreichen, wobei es sich als notwendig erwies, „die Mindestdauer und die weiteren Bedingungen für die täglichen und die wöchentlichen Ruhezeiten der Mitglieder des Fahrpersonals festzulegen".

8/10 Dieses Ziel würde verfehlt, wenn die für die täglichen und die wöchentlichen Ruhezeiten erlassenen Bestimmungen nur für die als Straßenverkehrsunternehmer tätigen Arbeitgeber gälten, und nicht auch die Mitglieder des Fahrpersonals verpflichteten, die vorgeschriebene Mindesttagesruhezeit tatsächlich einzuhalten. Gerade um die Beachtung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, wird den Mitgliedern des Fahrpersonals in Artikel 14 der Verordnung die Führung eines persönlichen Kontrollbuches auferlegt. Nach allem ist die in Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 gebrauchte Wendung „Tagesruhezeit gehabt haben" dahin auszulegen, daß die Bestimmungen über die Tagesruhezeit für die Mitglieder des Fahrpersonals, die die Verpflichtung trifft, während der vorgeschriebenen Mindestzeit die in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung genannten Tätigkeiten tatsächlich einzustellen, ebenso gelten wie für den als Straßenverkehrsunternehmer tätigen Arbeitgeber, der gehalten

ist, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um den Mitgliedern des Fahrpersonals die vorgeschriebene Mindesttagesruhezeit zu ermöglichen.

Kosten

11/12 Die Auslagen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben hat, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in dem vor dem einzelstaatlichen Gericht anhängigen Prozeß. Die Kostenentscheidung obliegt daher diesem Gericht.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Tribunal de Police Mons gemäß dessen Beschluß vom 6. September 1974 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die in Artikel 11 Absatz 2 erster Unterabsatz der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 gebrauchte Wendung „Tagesruhezeit gehabt haben" ist dahin auszulegen, daß die Bestimmungen über die Tagesruhezeit für die Mitglieder des Fahrpersonals, die die Verpflichtung trifft, während der vorgeschriebenen Mindestzeit die in Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung genannten Tätigkeiten tatsächlich einzustellen, ebenso gelten wie für den als Straßenverkehrsunternehmer tätigen Arbeitgeber, der gehalten ist, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um den Mitgliedern des Fahrpersonals die vorgeschriebene Mindesttagesruhezeit zu ermöglichen.

Lecourt Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner Monaco
Pescatore Kutscher Sørensen O'Keeffe

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 18. Februar 1975.

Der Kanzler
A. Van Houtte

Der Präsident
R. Lecourt