URTEIL DES GERICHTSHOFES (VIERTE KAMMER)
VOM 11. JULI 1984 [1]

Regina gegen Thomas Scott & Sons Bakers Limited und Brian Rimmer (Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt von dem House of Lords)

„Sozialvorschriften im Straßenverkehr — Spezialfahrzeuge für den ambulanten Verkauf"

Rechtssache 133/83

Leitsätze

Verkehr — Straßenverkehr — Sozialvorschriften — Ausnahmen — Spezialfahrzeuge für den ambulanten Verkauf — Begriffe „Spezialfahrzeug" und „ambulanter Verkauf"
(Verordnung Nr. 543/69 des Rates, Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a in der Fassung der Verordnungen Nrn. 515/72 und 2827/77)

1. Der Ausdruck „Spezialfahrzeug" für bestimmte Beförderungsvorgänge im Sinne von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in der Fassung der Verordnungen Nrn. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 (ABl. L 67, S. 11) und 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1) erfaßt nur Fahrzeuge, deren Bauweise, Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften gewährleisten, daß sie hauptsächlich für solche Vorgänge, beispielsweise den ambulanten Verkauf, verwendet werden.
2. Die Tätigkeit des „ambulanten Verkaufs" im Sinne des genannten Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe a kann in Besuchen bei möglichen Großkunden wie Geschäften, Betriebskantinen, Altersheimen oder Selbstbedienungsläden bestehen, solange die Verkaufstätigkeit durch häufiges Anhalten des Spezialfahrzeugs gekennzeichnet ist.

In der Rechtssache 133/83,

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von dem House of Lords in dem bei diesem anhängigen Verfahren

1 — Verfahrenssprache: Englisch.

REGINA

gegen

THOMAS SCOTT & SONS BAKERS LIMITED UND BRIAN RIMMER

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in der Fassung der Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1)

erläßt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten T. Koopmans, der Richter K. Bahlmann, P. Pescatore, A. O'Keeffe und G. Bosco,

Generalanwalt: C. O. Lenz
Kanzler: J. A. Pompe, Hilfskanzler

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Vorlagebeschluß, der Verfahrensablauf sowie die gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG eingereichten Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und Verfahren

Verordnungsrechtlicher Rahmen

Die Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmoni-

sierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) enthält Bestimmungen über die Zusammensetzung des im Straßenverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t eingesetzten Personals, die Beschränkung der Lenkzeit sowie die tägliche und wöchentliche Ruhezeit dieses Fahrpersonals. Mit dieser Verordnung werden mehrere Ziele gleichzeitig verfolgt, insbesondere der soziale Schutz der Fahrer, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsunternehmer.

Zur Durchsetzung dieser Vorschriften sind unterschiedliche Kontrollmaßnahmen vorgesehen, je nachdem, ob das Fahrzeug im Linienverkehr eingesetzt ist oder nicht. Im letzteren Fall ist gemäß Artikel 14 vorgeschrieben, daß die Mitglieder des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch mit sich führen müssen, das Tageskontrollblätter enthält, in die insbesondere die Lenkzeiten und die Ruhezeiten einzutragen sind.

An die Stelle des persönlichen Kontrollbuchs trat nach und nach ein Kontrollgerät, der „Tachograph", der automatisch die Fahrt- und Standzeiten sowie die jeweilige Geschwindigkeit aufzeichnet. Der obligatorische Einbau des Tachographen bei bestimmten Fahrzeugen, die zur Personen- oder Güterbeförderung bestimmt sind und die ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 t überschreiten, wurde in der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. 164, S. 1) vorgesehen.

Die Verordnung Nr. 543/69 wurde durch die Verordnung Nr. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 (ABl. L 67, S. 11) geändert, nach der ein neuer Artikel 14a eingefügt wurde, durch den die Mitgliedstaaten ermächtigt wurden, nach Anhörung der Kommission bestimmte Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Verordnung zuzulassen.

Die Verordnung Nr. 543/69 wurde dann durch die Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1) erneut geändert; nach dieser Verordnung wurden dem genannten Artikel 14a neue Absätze angefügt. Artikel 14a Absatz 3 lautet wie folgt:

„Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung für folgende innerstaatliche Beförderungen zulassen:

a) Beförderungen mit Spezialfahrzeugen, die für die Belieferung örtlicher Märkte, für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- und Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen eingesetzt werden;

b) Beförderungen von Milch vom Hof zur Molkerei oder in umgekehrter Richtung.

(. . .)"

Artikel 14a Absatz 5 der Verordnung Nr. 543/69 bestimmt in der Fassung der Verordnung Nr. 2827/77:

„Wird eine Ausnahme von dieser Verordnung gewährt, so treffen die Mitgliedstaaten gleichzeitig geeignete Maßnahmen, die eine wirksame Kontrolle der Beförderungen sicherstellen und gewährleisten, daß der soziale Schutz und die Sicherheit im Straßenverkehr nicht beeinträchtigt werden."

Die Verordnung Nr. 1463/70 wurde durch die Verordnung Nr. 2828/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 5) geändert, nach der u. a. dem Artikel 3 der erstgenannten Verordnung ein Absatz 3 angefügt wurde, der wie

folgt lautet: „Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen."

Die Bestimmungen der Verordnungen Nrn. 543/69 und 1463/70 wurden im Vereinigten Königreich übernommen, und zwar insbesondere in Section 97 und 98 des Transport Act 1968 (Verkehrsgesetz von 1968) in der Fassung des European Communities Act 1972 (Gesetz von 1972 über die Europäischen Gemeinschaften) sowie in den Passengers and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979 (Verordnung von 1979 über die Aufzeichnungsgeräte in Personen- und Lastkraftwagen). Für den Fall eines Verstoßes gegen diese Bestimmungen sind Geldbußen bis zu 200 Pfund vorgesehen.

Von der Möglichkeit, Ausnahmen von den genannten Gemeinschaftsverordnungen vorzusehen, machte das Vereinigte Königreich mit dem Erfolg der Community Road Transport Rules (Exemptions) Regulations 1978 (Verordnung von 1978 über Ausnahmen von den gemeinschaftlichen Straßenverkehrsvorschriften), geändert durch die Community Road Traffic Rules (Exemption) (Amendment) Regulations 1980 (Änderungsverordnung von 1980 hierzu) Gebrauch, nach deren Regulation 4 insbesondere die Bestimmungen der Verordnungen Nrn. 543/69 und 1463/70 bei innerstaatlichen Beförderungen

„mit Spezialfahrzeugen, die ... für den ambulanten Verkauf ... eingesetzt werden", keine Anwendung finden.

Sachverhalt

Am 26. September 1981 wurde Brian Rimmer, Angestellter der Großbäckerei Thomas Scott & Sons Bakers Ltd., von der Polizei auf einer Autobahn angehalten, als er einen seinem Arbeitgeber gehörenden mit Brot und Kuchen beladenen Lieferwagen steuerte. Es stellte sich heraus, daß in diesem Lieferwagen kein Kontrollgerät eingebaut war, obwohl das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs dieses erfordert hätte. Ferner wurde festgestellt, daß der Fahrer das persönliche Kontrollbuch mangelhaft ausgefüllt hatte, indem er insbesondere Angaben zu seiner Arbeit vorzeitig eingetragen hatte.

Die Firma Scott und Herr Rimmer wurden wegen Benutzung eines Fahrzeugs ohne Kontrollgerät angeklagt; Herr Rimmer wurde zusätzlich wegen mangelhafter Führung des persönlichen Kontrollbuchs angeklagt.

Vor dem Gericht erster Instanz stimmten die Beteiligten darin überein, daß die entscheidende Frage sei, ob der betreffende Lieferwagen und seine Benutzung unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles unter die durch die genannten nationalen Bestimmungen vorgesehenen Ausnahmen für Beförderungen mit Spezialfahrzeugen für den ambulanten Verkauf fielen.

Insoweit lassen sich nach dem Vorlagebeschluß des House of Lords die Art der Ausrüstung und Benutzung des fraglichen Lieferwagens wie folgt zusammenfassen:

Im rückwärtigen Teil des Lieferwagens befand sich eine große Menge Brot und Kuchen, die der Fahrer an die Kunden seines Arbeitgebers verkaufen wollte. Er war als Verkaufsfahrer angestellt und wurde auf Provisionsbasis bezahlt. Seine Tour war mehrere Meilen lang und bestand im allgemeinen aus 10 Besuchen bei Selbstbedienungsläden, Geschäften, Betriebskantinen und einem Altersheim. Am Tag der Kontrolle jedoch, einem Samstag, bestand seine Tour nur aus fünf Besuchen, da die Betriebskantinen geschlossen waren. Seine Arbeitsmethode

bestand darin, seinen Vorrat wöchentlich im voraus nach dem erfahrungsmäßigen Umfang seines Bedarfs zu bestellen. Er hoffte, seinen gesamten Vorrat zu verkaufen, was jedoch von den Wünschen der Kunden zum Zeitpunkt des Besuchs abhing. In kleinen Geschäften wurde er bar bezahlt, die Selbstbedienungsläden, Betriebskantinen und das Altersheim zahlten dagegen auf Rechnung. Die Zahlungsweise tut jedoch nichts zur Sache, da unstreitig ist, daß es sich bei den Geschäften, auch wenn bei den auf Rechnung zahlenden Kunden kein Bargeld in Empfang genommen wurde, um Verkäufe handelte.

Brot und Kuchen wurden in Körben oder Tabletts befördert, die beim Stapeln ineinandergriffen. Zur sicheren Befestigung dieser Tabletts im Fahrzeug waren Gurte vorgesehen, die in seitlich angebrachten Schienen auf und ab bewegt werden konnten. Diese Gurte waren so gemacht, daß sie über das jeweils oberste Tablett geworfen werden konnten, um so den gesamten Stapel an der Seitenwand des Lieferwagens zu befestigen. Als weitere Maßnahme zur Gewährleistung der Stabilität der Stapel war der Wagenboden in der Mitte angehoben, so daß das Tablett am unteren Ende des Stapels mit dem erhöhten Teil des Bodens abschloß. Um die Tabletts leichter hinein- und herausschieben zu können, waren auf dem Boden des Lieferwagens Leisten angebracht, und die Seitenwände des Fahrzeugs waren dicht verschlossen, um das Ansammeln von Bröseln und Staub zu verhindern.

Aufgrund dieses Sachverhalts sprach das Gericht erster Instanz die beiden Angeklagten frei, der High Court hob dieses Urteil jedoch auf. Das House of Lords ließ sodann ein Rechtsmittel gegen letztere Entscheidung zu; es hat gleichzeitig mit Beschluß vom 23. Juni 1983 den Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag um Vorabentscheidung über folgende Fragen ersucht:

„1. Bezieht sich bei richtiger Auslegung der Ausnahme in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates das Wort ‚Spezial-' allein auf die Beschaffenheit des jeweiligen Fahrzeugs oder allein auf den Einsatz für den ambulanten Verkauf oder auf eine Kombination von beiden, und, falls die letztere Auslegung zutrifft, welcher Grad von Wechselbeziehung zwischen diesen beiden ist gemeint?

2. Ist bei richtiger Auslegung derselben Ausnahmevorschrift unter ‚ambulantem Verkauf' nur das methodische Anfahren eines Hauses nach dem anderen zum Zweck des Verkaufs an Endverbraucher oder das Anfahren einer Reihe potentieller Großhandelskunden, wie Geschäfte, Kantinen, Altersheime oder Selbstbedienungsläden zum Zweck des Verkaufs, bei dem der Fahrer für den Verkauf beträchtliche Zeit aufwendet, zu verstehen, oder ist unter diesem Begriff eine Kombination von beidem zu verstehen, und, soweit die letztere Auslegung zutrifft, welcher Grad von Wechselbeziehungen zwischen diesen beiden ist gemeint?

3. Wie ist das Wort ‚Spezial-" im Zusammenhang des Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung zutreffend auszulegen?"

Verfahren

Der Vorlagebeschluß ist am 11. Juli 1983 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben schriftliche Erklärungen abgegeben: die Firma Thomas Scott & Sons Bakers Ltd. und Herr B. Rimmer, die Angeklagten des Ausgangsverfahrens, vertreten durch die Barrister D. Vaughan

und R. Gray, London, beauftragt von McKenna & Co., Solicitors, die Regierung des Vereinigten Königreichs, insoweit vertreten durch G. Dagtoglou vom Treasury Solicitor's Department als Bevollmächtigte, die Regierung der Französischen Republik, vertreten durch den Generalsekretär des Comité interministériel pour les questions de coopération économique européenne, dieser vertreten durch J.-P. Costes, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Hauptrechtsberater G. Close als Bevollmächtigten.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Er hat mit Beschluß vom 18. Januar 1984 die Rechtssache gemäß Artikel 95 § 1 der Verfahrensordnung an die Vierte Kammer verwiesen.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

Zur ersten Frage vertreten *die Firma Scott und Herr Rimmer, die Angeklagten des Ausgangsverfahrens,* die Ansicht, der in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 aufgeführte Begriff „Spezial-" („Spezialfahrzeug ... für den ambulanten Verkauf") beziehe sich auf eine Eigenschaft des Fahrzeugs und nicht auf dessen Verwendung.

Zur Begründung dieser Auffassung machen sie zunächst geltend, in der englischen Fassung der genannten Ausnahme („use of specialised vehicles ... for door-to-door selling") kennzeichne das Eigenschaftswort „specialised" das Fahrzeug. Das gehe noch deutlicher aus der deutschen und der dänischen Fassung dieser Ausnahme hervor.

Die Angeklagten des Ausgangsverfahrens führen sodann aus, wenn der Gemeinschaftsgesetzgeber das Erfordernis der Spezialisierung mit der Verwendung des Fahrzeugs hätte verbinden wollen, so hätte er dies leicht tun können, indem er beispielsweise bestimmt hätte, daß die fragliche Ausnahme „die Verwendung von Spezialfahrzeugen für den ambulanten Verkauf oder von Fahrzeugen, die für den ambulanten Verkauf speziell gebaut sind", betreffe. Außerdem hätte man, wenn man mit dem Wort „Spezial-" gleichzeitig die Art des betreffenden Fahrzeugs und dessen Verwendung hätte bezeichnen wollen, eine Formulierung verwenden können, wie „die Verwendung von Spezialfahrzeugen oder von speziell für ihren besonderen Verwendungszweck und für den ambulanten Verkauf gebauten Fahrzeugen".

Daraus ergebe sich, daß man sich bei der Anwendung der streitigen Vorschrift auf einen konkreten Fall zuerst die Frage stellen müsse, um welche Art von Beförderung es sich handele (im vorliegenden Fall: Beförderung von Backwaren) und ob das Fahrzeug ein Spezialfahrzeug für diese Art der Beförderung sei. Erst dann sei zu prüfen, ob das Spezialfahrzeug für den ambulanten Verkauf verwendet worden sei. Diese letztere Frage sei eine völlig selbständige Frage; die betreffende Bestimmung beruhe auf einer ganz klaren Unterscheidung zwischen der Art des Fahrzeugs und dessen Verwendung.

Hinsichtlich der zweiten Frage zur Bedeutung des Ausdrucks „ambulanter Verkauf" sprächen verschiedene Indizien für eine weite Auslegung.

Zu diesem Problem nehmen die Angeklagten des Ausgangsverfahrens zunächst Bezug auf den Wortlaut eines Leitfadens, der 1979 vom Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs herausgegeben wurde und zur Information der britischen Verkehrsunternehmer bestimmt war („Guide to Goods Vehicles Drivers' Hours") (als Anlage dem Schriftsatz beigefügt). In diesem Leitfaden sei der am-

bulante Verkauf als „verbunden mit zahlreichen Aufenthalten bei Geschäften oder Haushalten, wo der Fahrer beträchtliche Zeit auf die Verkaufstätigkeit verwendet", ausgelegt worden. Durch diese Auslegung werde jedoch der Begriff des ambulanten Verkaufs nicht notwendigerweise auf systematische Besuche jedes einzelnen Hauses zum Zweck des Verkaufs an den Endverbraucher beschränkt. Außerdem seien die Ausnahmen von den Gemeinschaftsverordnungen teilweise eingeführt worden, um die Anwendung dieser Verordnungen flexibler zu gestalten, ohne jedoch deren Zielsetzung zu gefährden. Wenn jedoch der Begriff des ambulanten Verkaufs auf Vorgänge beschränkt würde, die nur aus dem systematischen Besuch eines Kunden nach dem anderen bestünden, wäre die betreffende Ausnahme praktisch bei keinem Beförderungsvorgang innerhalb der Mitgliedstaaten anwendbar. Im Rahmen eines solchen systematischen Verkaufs an Privatpersonen würden nämlich beinahe immer Fahrzeuge verwendet, die ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 t nicht überschritten, bei denen daher die Verordnungen Nrn. 543/69 und 1463/70 nicht angewandt würden.

Aus diesen Gründen vertreten die Angeklagten des Ausgangsverfahrens die Ansicht, die fragliche Ausnahme betreffe auch die Arbeitsweise, bei der der Fahrer in einer verhältnismäßig kleinen Ortschaft eine bestimmte Zahl von Besuchen bei möglichen Kunden — Großhändlern oder Privatleuten —, wie Läden, Kantinen, Altersheimen, Selbstbedienungsläden oder Haushalten durchführe, um die Waren der betreffenden Tour zu verkaufen, und bei der der Fahrer einen beträchtlichen Teil seiner Zeit der Verkaufstätigkeit widme. Unter diesen Umständen sei die Anwendung von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 gerechtfertigt, da der Fahrer nur jeweils für verhältnismäßig kurze Zeit sein Fahrzeug führe und bei jeder Unterbrechung eine bedeutende Zeitspanne auf seine andere Tätigkeit verwende. Desgleichen sei auch deutlich, daß durch diese Auslegung der fraglichen Ausnahmeregelung die Zielsetzung der betroffenen Verordnungen nicht gefährdet werde.

Zur dritten Frage schließlich, die die zutreffende Auslegung des Wortes „Spezial-" im Zusammenhang des genannten Artikels 14a betreffe, beziehen sich die Angeklagten des Ausgangsverfahrens zuerst auf ihr Vorbringen, daß mit diesem Begriff nur die Art des betreffenden Fahrzeugs bezeichnet werde. Sie fügen hinzu, die Beschaffenheit jedes Sonderfahrzeugs lasse sich darauf zurückführen, daß es für den betreffenden Arbeitsvorgang oder das betreffende Gewerbe speziell gebaut oder ausgerüstet sei. Im vorliegenden Fall seien diese Merkmale beispielsweise in Abständen angeordnete Regalschienen und Gurte, die die Unterbringung und Befestigung der Brot- und Kuchenkörbe ermöglichten. Außerdem sei es nicht erforderlich, daß die Spezialisierung derart sei, daß das Fahrzeug nur für den fraglichen und keinen anderen Arbeitsvorgang verwendet werden könne; es sei ausreichend, daß das Spezialfahrzeug sich von einem Fahrzeug unterscheide, das für die Beförderung von Gütern aller Art verwendbar sei.

Das *Vereinigte Königreich* führt zur ersten und dritten Frage aus, der Hauptzweck der fraglichen Ausnahme bestehe darin, von der Anwendung der betreffenden Verordnungen Fahrzeuge auszuschließen, die in einer Weise benutzt würden, daß

— entweder die Einhaltung der Anforderungen der Verordnungen undurchführbar oder sehr beschwerlich sei, ohne wirklich notwendig zu sein,

— die Verwendungsart ihrer Natur nach nicht geeignet sei, zu einer Verletzung dieser Verordnungen zu führen.

Zwar scheine der Hauptzweck der Ausnahme in der Privilegierung einer bestimmten Verwendung des Fahrzeuges zu bestehen, doch könne man den Begriff „Spezial-" nicht unberücksichtigt lassen. Insgesamt gesehen solle die Ausnahme Fahrzeuge betreffen, die auf die eine oder andere Weise Spezialfahrzeuge seien und die auch in bestimmter Weise verwendet würden, im vorliegenden Fall für den ambulanten Verkauf.

Die geforderte Art oder der geforderte Grad der Spezialisierung brauche nicht sehr groß zu sein. Eine Ausnahme sei für jedes Fahrzeug zu machen, das für den ambulanten Verkauf gebaut, umgebaut, ausgerüstet oder geändert worden sei, sofern es nur für diesen Verwendungszweck gebraucht werde.

Zur zweiten Frage führt die britische Regierung aus, all die verschiedenen Tätigkeiten, die in der betreffenden Ausnahme neben dem ambulanten Verkauf aufgeführt seien, besäßen zwei gemeinsame Merkmale, nämlich:

1. Das Fahrzeug halte für lange Zeiträume oder häufig für kurze Zeiträume an, wobei es in beiden Fällen durchaus möglich sei, daß die Standzeit die Lenkzeit überschreite und
2. das Publikum komme zum Fahrzeug.

Unter Berücksichtigung dieser Merkmale bei der Auslegung des Ausdrucks „ambulanter Verkauf" umfasse diese Tätigkeit sowohl die eines Verkäufers von Haus zu Haus („door-to-door salesman") als auch die Verwendung eines Verkaufswagens („mobile shop"). Zwar sei es richtig, daß letzterer kein Haus anfahre, sondern in aller Regel passiv auf die Kunden warte, doch erscheine die Verwendung eines Verkaufswagens als der allgemeinen Zielsetzung der fraglichen Ausnahme völlig angemessen. Daraus sei abzuleiten, daß der „ambulante Verkauf" die Verwendung eines Fahrzeugs umfasse, das umherfahre und häufig anhalte, sei es bei Privatpersonen, in Dörfern oder an Straßenecken, und das als Verkaufsstelle für das Publikum diene.

Das Vereinigte Königreich führt ferner aus, der Verkauf müsse nicht notwendigerweise an den Endverbraucher erfolgen. Im Vereinigten Königreich gebe es in den Städten Personen, die von Großbäckereien oder Großhändlern für Brot oder ähnliche verderbliche Waren zur Durchführung von Verkaufstouren angestellt seien („roundsmen"). Diese „roundsmen" hätten keinerlei Kontakt zum Publikum und betrieben keinen Einzelverkauf. Im Verlauf ihrer „Tour" suchten sie statt dessen eine große Zahl von Läden und anderen Verkaufsstätten, im allgemeinen kleineren Zuschnitts, auf und versorgten den Kunden entsprechend seiner Bestellung aus den Vorräten, die sie in ihren Fahrzeugen mitführten. Die Person, die eine solche Tour absolviere, führe eine typische „Verkaufs"-tätigkeit aus, indem sie oft versuche, den Kunden dazu zu überreden, seine Bestellung zu erweitern oder ein neues Erzeugnis dazuzunehmen. Zudem sei eine solche Person unablässig auf der Suche nach neuen Kunden zur Erweiterung der Tour, während die Bestellung sehr oft nicht im voraus aufgegeben worden sei, sondern erst beim Aufsuchen des Kunden durch die genannte Person abgegeben werde. Solche Personen müßten auch unter die fragliche Ausnahme fallen.

Aus diesen Gründen müsse der Ausdruck „ambulanter Verkauf" so ausgelegt werden, daß er auch die Verwendung von Fahrzeugen derart, daß mit ihnen zu Verkaufszwecken umhergefahren werde, mit einschließe, sofern bei dieser Verwendung das Fahrzeug für längere Zeiträume oder häufige kurze Zeiträume anhalte und während jedes Aufenthalts ein Verkaufsvorgang im Groß- oder Einzelhandel erfolge.

Die *Regierung der Französischen Republik* führt zur ersten und dritten Frage aus, das Wort „Spezial-" im Sinne der fraglichen Verordnung beziehe sich auf den gesamten Beförderungsvorgang, d. h. sowohl auf die Ausstattung des Fahrzeugs als auch auf seine Verwendung. Was die Ausstattung betreffe, so müsse diese dauerhaft sein, damit vermieden werde, daß das Fahrzeug für einen Beförderungsvorgang verwendet werden könne, der nicht unter die Ausnahme falle; im vorliegenden Fall sei die Ausstattung des betreffenden Fahrzeugs (Körbe, Gurte) nicht dauerhaft. Außerdem müsse die Ausstattung der Verwendung angepaßt sein, zu deren Zweck die Ausnahme bewilligt worden sei. Ein Fahrzeug sei ein Spezialfahrzeug für den ambulanten Verkehr, wenn sein Innenraum als Verkaufsraum ausgebaut sei und beispielsweise auf die Ware abgestimmte Regale, Waagen, Kühltheken, Ladentische usw. enthalte. Schließlich sei darauf hinzuweisen, daß ein Fahrzeug mit Spezialausstattung, wenn es für eine von der Ausnahme nicht erfaßte Güterbeförderung verwendet werde, nicht mehr unter die Ausnahme falle und zu einem Fahrzeug für allgemeine Beförderung werde.

Zur zweiten Frage schlägt die französische Regierung dem Gerichtshof vor, die Definition zu übernehmen, daß unter ambulantem Verkauf ein Kleinverkauf von Haus zu Haus zu verstehen sei, mit dem Privatpersonen in ihrer Wohnung angesprochen würden und der durch sehr häufige Aufenthalte im Verlauf der Tour gekennzeichnet sei. Wenn der Gerichtshof von einer weiteren Auslegung des Begriffs „ambulanter Verkauf" ausgehe, werde es leicht gemacht, reine Beförderungsvorgänge als ambulante Verkaufsgeschäfte zu verschleiern, um so der Verpflichtung zu entgehen, ein Kontrollgerät einzubauen.

Die *Kommission der Europäischen Gemeinschaften* bemerkt vorab, die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 aufgezählten Ausnahmen beträfen bestimmte Arten hochspezialisierter innerstaatlicher Beförderungen, die ihrer Natur nach nicht im Wettbewerb zu anderen Arten der Inlandsbeförderung ständen. Außerdem brauche der Fahrer bei dieser Art von Arbeitsvorgängen nicht während langer ununterbrochener Zeitabschnitte zu lenken. Aus diesen Gründen sei es weder notwendig noch nützlich, die einschlägigen Gemeinschaftsverordnungen auf diese Arbeitsvorgänge anzuwenden. Angesichts dieser Zielsetzung der genannten Bestimmung sei deren Auslegung leicht zu ermitteln.

Aus dieser Sicht führt die Kommission aus, die fragliche Ausnahme sei im vorliegenden Fall eng auszulegen. Zu diesem Problem bezieht sie sich auf den Lösungsweg, den der Gerichtshof in der Rechtssache 47/79 (Nehlsen/Bremen, Slg. 1979, 3639) hinsichtlich einer anderen Ausnahme von der allgemeinen Regelung der Verordnung Nr. 543/69 beschritten habe. In dieser Rechtssache habe der Gerichtshof die Tragweite der fraglichen Ausnahmeregelung „unter Berücksichtigung der Zielsetzung und des rechtlichen Gesamtzusammenhangs der Verordnung" bestimmt. Der Gerichtshof habe es abgelehnt, diese Ausnahmeregelung so weit auszulegen, wie es das im Ausgangsverfahren klagende Unternehmen getan habe, da die fragliche Bestimmung nicht hinreichend eindeutig und klar gewesen sei, um die Grundlage einer solchen Auslegung zu bilden. Die Kommission zieht daraus den Schluß, daß die Ausnahmen von der Verordnung Nr. 543/69 nur weit ausgelegt werden könnten, wenn ihre Formulierung hinreichend eindeutig und klar sei.

Zur ersten und dritten Frage macht die Kommission geltend, die Spezialisierung des betreffenden Fahrzeugs beziehe sich auf seine Beschaffenheit und sei im Zu-

sammenhang mit dem Zweck der Ausnahme zu sehen. Sie gibt zu, daß die Mehrzahl der sprachlichen Fassung der betreffenden Bestimmung einen solchen Zusammenhang nicht ausdrücklich herstellten. Nur die Formulierung des niederländischen Textes sei in diesem Punkt klar, da sie auf „die Beförderung mit speziell für den Haustürverkauf ausgestatteten Fahrzeugen" abstelle. Nach Ansicht der Kommission ist dies die richtige Auslegung von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a. Es sei nämlich außerordentlich schwer, die Beförderungsvorgänge daraufhin zu kontrollieren, ob sie sich auf die in der genannten Bestimmung vorgesehenen Vorgänge beschränkten. Die Kommission fügt hinzu, es sei schwer, den Grad der Wechselbeziehung mit abstrakten Worten zu umschreiben; sie meint jedoch, der Grad der Spezialisierung müsse ausreichend sein, um das Fahrzeug als dem Zweck der Ausnahme besonders angepaßt ansehen zu können. Im vorliegenden Fall weise ein einfach zum Transport von Brot und Gebäck ausgebauter Lieferwagen nicht den notwendigen Grad an Spezialisierung auf, um den Arbeitsvorgängen des ambulanten Verkaufs angepaßt zu sein. Außerdem sei, wie aus dem Urteil des High Court hervorgehe, der Lieferwagen nicht mit einem Spezialmotor des Typs, wie er normalerweise bei Milchwagen Verwendung finde, ausgestattet gewesen; solche Motoren seien notwendig, um dem Umstand Rechnung zu tragen, daß der ambulante Verkauf ständiges Anhalten und Anfahren erforderlich mache.

Zur zweiten Frage macht die Kommission geltend, der Begriff des ambulanten Verkaufs umfasse nur den Direktverkauf an Privatpersonen. Diese Auslegung werde gleichfalls durch den Wortlaut der holländischen Fassung untermauert, in der von „verkoop aan huis" die Rede sei, sowie durch Überlegungen allgemeiner Art. Allein der Verkauf von Haus zu Haus sei nämlich durch häufiges Anhalten gekennzeichnet, wobei die Arbeitszeit des Fahrers größtenteils durch das Verkaufen und nicht durch das Lenken in Anspruch genommen werde. Das sei nicht notwendigerweise auch beim Großhandel der Fall, bei dem verhältnismäßig umfangreiche Warenpartien zu weit auseinanderliegenden Ablieferungspunkten gebracht würden. Außerdem sei es wahrscheinlich, daß im Großhandel die Lieferungen auf Bestellung durchgeführt würden, was mit der Beschreibung des ambulanten Verkaufs wohl kaum in Einklang stehe. Die Kommission fügt hinzu, die Formulierung des fraglichen Textes scheine ihr nicht hinreichend eindeutig und klar zu sein, um sie auf den Großhandel auszudehnen. Aus diesen Gründen vertritt sie die Ansicht, die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a vorgesehene Ausnahme sei auf den Direktverkauf an Privatpersonen zu beschränken.

Die Kommission schlägt abschließend vor, die vom House of Lords gestellten Fragen wie folgt zu beantworten:

1. In der in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a vorgesehenen Ausnahme in bezug auf die Verwendung von Spezialfahrzeugen für den ambulanten Verkauf bezieht sich das Wort „Spezial-" auf die Beschaffenheit des Fahrzeugs, und das so „spezialisierte" Fahrzeug muß für die Zwecke der Ausnahme bestimmt sein. Was den Grad der Wechselbeziehung zwischen der speziellen Beschaffenheit des Fahrzeugs und dem Ziel der Ausnahme betrifft, muß der Grad der Spezialisierung ausreichend sein, um das Fahrzeug als dem Zweck der Ausnahme besonders angepaßt ansehen zu können. Insbesondere macht die Tatsache, daß ein Lieferwagen für den Transport von Brot und Gebäck ausgerüstet wurde, daraus kein Spezialfahrzeug für den ambulanten Verkauf.

2. In der genannten Ausnahmevorschrift ist mit „ambulantem Verkauf" der Verkauf an Privatpersonen gemeint. Die Ausnahmevorschrift kann weder auf den Großhandel noch auf eine Kombination von ambulantem Verkauf und Großhandel angewandt werden.

III — Mündliche Verhandlung

In der Sitzung vom 28. März 1984 haben die Angeklagten des Ausgangsverfahrens, die Firma Thomas Scott & Sons Bakers Ltd. und Herr B. Rimmer, vertreten durch den Barrister D. Vaughan, beauftragt von McKenna & Co., Solicitors, die Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch ihre Bevollmächtigte G. Dagtoglou vom Treasury Solicitor's Department im Beistand des Barristers P. Vallance, sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Hauptrechtsberater G. Close als Bevollmächtigten, mündliche Ausführungen gemacht.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 29. Mai 1984 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Das House of Lords hat mit Beschluß vom 23. Juni 1983, beim Gerichtshof eingegangen am 11. Juli 1983, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag mehrere Fragen nach der Auslegung von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in der Fassung der Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (Abl. L 334, S. 1) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen sind im Rahmen eines Strafverfahrens gegen die Firma Thomas Scott & Sons Bakers Ltd., eine Großbäckerei, die mehrere Lieferwagen für Brot besitzt und betreibt, und gegen einen Angestellten dieses Unternehmens, Herrn Brian Rimmer, wegen Benutzung eines Fahrzeugs, dessen zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t überschritt und das nicht mit einem Kontrollgerät versehen war, aufgeworfen worden. Herr Rimmer, der das fragliche Fahrzeug führte, um die Bäckereierzeugnisse seines Arbeitgebers zu verkaufen, wurde zusätzlich wegen falscher Angaben in seinem persönlichen Kontrollbuch angeklagt.

3 Im Rahmen der Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr enthält die Verordnung Nr. 543/69 Bestimmungen über die Zusammensetzung des im Straßenverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamt-

gewicht von mehr als 3,5 t eingesetzten Personals (Artikel 5 und 6), die Beschränkung der Lenkzeit (Artikel 7 bis 10) sowie die tägliche und wöchentliche Ruhezeit (Artikel 11 und 12).

4 Zur Durchsetzung dieser Vorschriften sind unterschiedliche Kontrollmaßnahmen vorgesehen, je nachdem, ob das Fahrzeug im Linienverkehr eingesetzt ist oder nicht. Im letzteren Fall muß das Fahrpersonal gemäß Artikel 14 Absatz 1 ein persönliches Kontrollbuch mit sich führen. Allerdings trat an die Stelle dieses persönlichen Kontrollbuchs nach und nach ein Kontrollgerät, der „Tachograph", dessen obligatorischer Einbau bei Fahrzeugen, die zur Personen- oder Güterbeförderung eingesetzt werden, in der Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. L 164, S. 1) vorgesehen ist. Dieses Gerät zeichnet automatisch die Fahrt- und Standzeiten sowie die jeweilige Geschwindigkeit auf.

5 Durch die Verordnung Nr. 515/72 wurde in die Verordnung Nr. 543/69 ein neuer Artikel 14a eingefügt, dem durch die Verordnung Nr. 2827/77 neue Absätze angefügt wurden; Artikel 14a Absatz 3 lautet wie folgt:

„Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung für folgende innerstaatliche Beförderungen zulassen:

a) Beförderungen mit Spezialfahrzeugen, die für die Belieferung örtlicher Märkte, für den ambulanten Verkauf, für ambulante Bank-, Wechsel- und Spargeschäfte, im Rahmen der Religionsausübung, zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, für kulturelle Veranstaltungen oder für Wanderausstellungen eingesetzt werden;

b) Beförderungen von Milch vom Hof zur Molkerei oder in umgekehrter Richtung.

(. . .)"

6 Die Verordnung Nr. 1463/70 wurde durch die Verordnung Nr. 2828/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 5) geändert, nach der u. a. dem Artikel 3 ein Absatz 3 angefügt wurde, der wie folgt lautet: „Die Mitgliedstaaten können nach Genehmigung der Kommission die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 genannten Fahrzeuge von der Anwendung dieser Verordnung freistellen."

7 Das Vereinigte Königreich machte von dieser Möglichkeit, Ausnahmen vorzusehen, beim Erlaß der Community Road Transport Rules (Exemptions) Regulations 1978 Gebrauch, nach deren Regulation 4 u. a. die Bestimmungen der Verordnungen Nrn. 543/69 und 1463/70 bei innerstaatlichen Beförderungen „mit Spezialfahrzeugen, die ... für den ambulanten Verkauf ... eingesetzt werden", keine Anwendung finden.

8 Vor dem nationalen Gericht machten die Angeklagten geltend, das Fahrzeug sei speziell für die Beförderung von Backwaren ausgerüstet; der Fahrer besuche zwar die Kunden nicht systematisch in ihrer Wohnung, führe aber in einer verhältnismäßig kleinen Ortschaft eine bestimmte Anzahl von Besuchen bei Groß- und Einzelhändlern sowie Selbstbedienungsläden, Betriebskantinen, Privathaushalten und einem Altersheim durch. Angesichts seiner speziellen Ausrüstung sowie seiner Verwendung unter den Umständen des vorliegenden Falles falle das Fahrzeug unter die in den genannten nationalen Vorschriften und der einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Regelung vorgesehene Ausnahme.

9 Angesichts dessen hat das House of Lords den Gerichtshof um Vorabentscheidung über folgende Fragen ersucht:

„1. Bezieht sich bei richtiger Auslegung der Ausnahme in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates das Wort ‚Spezial-' allein auf die Beschaffenheit des jeweiligen Fahrzeugs oder allein auf den Einsatz für den ambulanten Verkauf oder auf eine Kombination von beiden, und, falls die letztere Auslegung zutrifft, welcher Grad von Wechselbeziehung zwischen diesen beiden ist gemeint?

2. Ist bei richtiger Auslegung derselben Ausnahmevorschrift unter ‚ambulantem Verkauf' nur das methodische Anfahren eines Hauses nach dem anderen zum Zwecke des Verkaufs an Endverbraucher oder das Anfahren einer Reihe potentieller Großhandelskunden, wie Geschäfte, Kantinen, Altersheime oder Selbstbedienungsläden zum Zwecke des Verkaufs, bei dem der Fahrer für den Verkauf beträchtliche Zeit aufwendet, zu verstehen, oder ist unter diesem Begriff eine Kombination von beidem zu verstehen, und, soweit die letztere Auslegung zutrifft, welcher Grad von Wechselbeziehung zwischen diesen beiden ist gemeint?

3. Wie ist das Wort ‚Spezial-' im Zusammenhang des Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung zutreffend auszulegen?"

Zur ersten und dritten Frage

10 Da die erste und dritte Frage beide die Auslegung des in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 aufgeführten Begriffs „Spezial-" zum Gegenstand haben, sind sie gemeinsam zu prüfen.

11 In beiden Fragen geht es darum, ob sich die Spezialisierung, auf die diese Ausnahmevorschrift abstellt, auf eine Eigenschaft des Fahrzeugs oder auf dessen Vewendung oder auf beides zusammen bezieht.

12 Die Angeklagten des Ausgangsverfahrens machen unter Berufung insbesondere auf die englische Fassung der streitigen Bestimmung geltend, daß ein Fahrzeug unter die Ausnahme falle, wenn es ein Spezialfahrzeug für eine bestimmte Beförderungsart, wie beispielsweise die Beförderung von Backwaren, sei, ohne daß das Erfordernis der Spezialisierung mit der Verwendung des betreffenden Fahrzeugs verbunden werden müsse. Ob ein derartiges Spezialfahrzeug tatsächlich für den Zweck verwendet worden sei, für den die Ausnahme gemacht wurde, sei eine völlig selbständige Frage, die für sich geprüft werden müsse.

13 Die britische und die französische Regierung sowie die Kommission haben zu diesem Gesichtspunkt geltend gemacht, die Spezialisierung eines Fahrzeugs sei im Zusammenhang mit der Verwendung zu sehen, für die die fragliche Ausnahme gewährt werde, im vorliegenden Fall also dem ambulanten Verkauf.

14 Was den Grad der Spezialisierung betrifft, hat das Vereinigte Königreich die Ansicht vertreten, jedes Fahrzeug, das auf irgendeine Weise für die priviligierte Verwendung gebaut oder ausgerüstet sei, falle unter die Ausnahme, sofern es nur für diesen Verwendungszweck gebraucht werde. Die französische Regierung und die Kommission haben ausgeführt, die Ausstattung des Fahrzeuges müsse dauerhaft sein, damit vermieden werde, daß das Fahrzeug für einen Beförderungsvorgang verwendet werden könne, der nicht unter die Ausnahme falle. Wäre es anders, wäre es nämlich schwer, zu kontrollieren, ob die Beförderungsvorgänge sich auf die in Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 vorgesehene Vorgänge beschränkten. Deshalb weise ein wie im vorliegenden Fall einfach zum Transport von Backwaren ausgebautes Fahrzeug, wenn der Ausbau nicht dauerhaft sei, nicht einen

Grad an Spezialisierung auf, der es erlaube, es als speziell für den ambulanten Verkauf ausgerüstetes Fahrzeug anzusehen.

15 Zunächst handelt es sich bei Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a um eine Ausnahmevorschrift von der allgemeinen Regelung der Verordnung Nr. 543/69 des Rates auf dem Gebiet der Beförderung im Straßenverkehr. Ihr Umfang muß deshalb, wie der Gerichtshof mehrfach, insbesondere in seinem Urteil vom 6. Dezember 1979 in der Rechtssache 47/79 (Nehlsen, Slg. 1979, 3639), entschieden hat, unter Berücksichtigung der Zielsetzung und des rechtlichen Gesamtzusammenhangs der Verordnung bestimmt werden.

16 Aus den Begründungserwägungen zur Verordnung Nr. 543/69 und zu den Verordnungen Nrn. 515/72 und 2827/77 zu ihrer Änderung ergibt sich, daß die gemeinschaftsrechtliche Regelung im Rahmen der Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die Verwirklichung dreier Zielsetzungen gleichzeitig verfolgt, nämlich des sozialen Schutzes der Fahrer, der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Beseitigung von Ungleichheiten, die den Wettbewerb auf dem Gebiet des Verkehrs verfälschen könnten. Zu diesem Zweck hat die Verordnung Nr. 543/69 insbesondere Vorschriften über die Zusammensetzung des Fachpersonals sowie die Lenk- und Ruhezeiten getroffen und die Errichtung eines Systems vorgesehen, das es ermöglichen soll, die Einhaltung der Vorschriften über die Arbeitszeit zu überwachen.

17 Zwar können bestimmte Beförderungsvorgänge von der Anwendung der Verordnung Nr. 543/69 und, wie sich es aus deren Artikel 3 ergibt, auch der Verordnung Nr. 1463/70, die den obligatorischen Einbau des Kontrollgeräts vorsieht, ausgenommen werden. Aus der ersten und fünften Begründungserwägung der Verordnung Nr. 2827/77 geht jedoch hervor, daß diese Möglichkeit, von der gemeinschaftsrechtlichen Regelung abzuweichen, die auf diesem Gebiet verfolgten Ziele nicht beeinträchtigt und nur einzelstaatliche Beförderungen betrifft, die besondere Merkmale aufweisen.

18 Aus dem Zusammenhang und der Zielsetzung der Verordnung Nr. 543/69 ergibt sich, daß deren Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a darauf abzielt, von der Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften über die Arbeitszeit Fahrzeuge auszunehmen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt und deren Spezialisierung erkennen läßt, daß das Ziel dieser Vorschriften nicht beeinträchtigt wird.

19 Infolgedessen sind es die Bauweise, die Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften des Fahrzeuges, durch die sichergestellt sein muß, daß dieses im wesentlichen für einen Beförderungsvorgang verwendet wird, der unter die in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmen fällt. Das ist der Fall bei Spezialfahrzeugen für den ambulanten Verkauf sowie bei Spezialfahrzeugen für ambulante Bankgeschäfte oder zum Ausleihen von Büchern, Schallplatten oder Kassetten, die auch in der streitigen Vorschrift aufgeführt sind.

20 Wenn man mit den Angeklagten des Ausgangsverfahrens zuließe, daß die in dieser Vorschrift aufgezählten Beförderungsvorgänge von der gemeinschaftsrechtlichen Regelung ausgenommen werden könnten, falls sie mit Fahrzeugen durchgeführt würden, die einfach für den Transport bestimmter Waren ausgerüstet sind, könnte die Zielsetzung dieser Regelung zu Fall gebracht werden.

21 Deshalb sind die erste und die dritte Frage dahin gehend zu beantworten, daß der Ausdruck „Spezialfahrzeug" für bestimmte Beförderungsvorgänge im Sinne von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 nur Fahrzeuge erfaßt, deren Bauweise, Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften gewährleisten, daß sie hauptsächlich für solche Vorgänge, beispielsweise den ambulanten Verkauf, verwendet werden.

Zur zweiten Frage

22 Mit der zweiten Frage will das House of Lords wissen, ob der Begriff des ambulanten Verkaufs nur das methodische Anfahren eines Hauses nach dem anderen zum Zweck des Verkaufs an Endverbraucher umfaßt oder ob er auch eine Verkaufstätigkeit mit einschließt, die durch zahlreiche Aufenthalte, sei es bei Privatleuten oder Großhändlern wie Kantinen, Altersheimen oder Selbstbedienungsläden gekennzeichnet ist.

23 In den beim Gerichtshof eingereichten schriftlichen Erklärungen haben die Angeklagten des Ausgangsverfahrens und die Regierung des Vereinigten Königreichs sich für eine weite Auslegung des Begriffs „ambulanter Verkauf" ausgesprochen, indem sie im wesentlichen geltend machten, von der fraglichen Ausnahmeregelung könnten ohne Gefährdung der Zielsetzung der Verordnung Nr. 543/69 Fahrer ausgenommen werden, die ihr Fahrzeug nur für verhältnismäßig kurze Zeit führten, so daß die Lenkzeit gegenüber der Verkaufszeit zurückstehe.

24 Die französische Regierung und die Kommission haben, um eine wirksame Kontrolle sicherzustellen, vorgeschlagen, daß nur der Kleinverkauf von Haus zu Haus ausgenommen werden solle, mit dem Privatpersonen in ihrer Wohnung angesprochen würden, und hinzugefügt, daß der Wortlaut der fraglichen Vorschrift nicht hinreichend eindeutig und klar sei, um eine weitere Auslegung zu rechtfertigen.

25 Zwar scheint diese Lösung eine Stütze im Wortlaut bestimmter sprachlicher Fassungen von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 zu finden, andere Fassungen legen aber eher eine weitere Auslegung nahe.

26 Eine enge Auslegung des Begriffs des ambulanten Verkaufs ist nicht notwendig, um eine wirksame Kontrolle der Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Regelung zu gewährleisten. Aus den vorstehenden Erwägungen ergibt sich nämlich, daß die wichtigste Garantie für die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 543/69 darin besteht, daß das Fahrzeug dauerhafte Eigenschaften haben muß, die gewährleisten, daß es nur für den ambulanten Verkauf verwendet wird. Unter diesen Umständen ist es kaum von Bedeutung, ob ein derartiger ambulanter Verkauf bei Privatleuten, Großhändlern oder anderen Kunden durchgeführt wird, solange die Verkaufsktätigkeit durch häufiges Anhalten gekennzeichnet ist.

27 Deshalb ist die zweite Frage dahin gehend zu beantworten, daß die Tätigkeit des „ambulanten Verkaufs" im Sinne des Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 in Besuchen bei möglichen Großkunden wie Geschäften, Betriebskantinen, Altersheimen oder Selbstbedienungsläden bestehen kann, solange die Verkaufstätigkeit durch häufiges Anhalten des Spezialfahrzeuges gekennzeichnet ist.

Kosten

28 Die Auslagen der Regierungen der Französischen Republik und des Vereinigten Königreichs sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in dem bei dem nationalen Gericht anhängigen Verfahren; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

auf die ihm vom House of Lords mit Beschluß von 23. Juni 1983 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. **Der Ausdruck „Spezialfahrzeug" für bestimmte Beförderungsvorgänge im Sinne von Artikel 14a Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in der Fassung der Verordnungen Nrn. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 (ABl. L 67, S. 11) und 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1) erfaßt nur Fahrzeuge, deren Bauweise, Ausstattung oder andere dauerhafte Eigenschaften gewährleisten, daß sie hauptsächlich für solche Vorgänge, beispielsweise den ambulanten Verkauf, verwendet werden.**

2. **Die Tätigkeit des „ambulanten Verkaufs" im Sinne des genannten Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe a kann in Besuchen bei möglichen Großkunden wie Geschäften, Betriebskantinen, Altersheimen oder Selbstbedienungsläden bestehen, solange die Verkaufstätigkeit durch häufiges Anhalten des Spezialfahrzeuges gekennzeichnet ist.**

Koopmans Bahlmann

Pescatore O'Keeffe Bosco

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 11. Juli 1984.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident der Vierten Kammer

T. Koopmans