URTEIL DES GERICHTSHOFES (Sechste Kammer)
2. Juni 1994 *

In der Rechtssache C-313/92

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Arrondissementsrechtbank Amsterdam (Niederlande) in dem bei dieser anhängigen Strafverfahren gegen

Van Swieten BV

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

erläßt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten G. F. Mancini, der Richter M. Diez de Velasco (Berichterstatter), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler und P. J. G. Kapteyn,

Generalanwalt: G. Tesauro
Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— des Officier van Justitie, J. A. van Zwieteren, eingereicht von ihm selbst,

— der niederländischen Regierung, vertreten durch A. Bos, Rechtsberater im Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten,

— des Vereinigten Königreichs, vertreten durch S. Lucinda Hudson, Treasury Solicitor's Department, als Bevollmächtigte,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Th. van Rijn und V. Di Bucci, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Van Swieten BV, vertreten durch Rechtsberater J. B. Vallenduuk als Bevollmächtigten, der niederländischen Regierung, vertreten durch T. Heukels, stellvertretender Rechtsberater im Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten, des Vereinigten Königreichs, vertreten durch S. Lucinda Hudson und Barrister D. Bethlehem, und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften in der Sitzung vom 2. Dezember 1993,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 20. Januar 1994,

folgendes

Urteil

1 Die Arrondissementsrechtbank Amsterdam hat mit Urteil vom 16. April 1992, bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen am 22. Juli 1992, gemäß Artikel 177

EWG-Vertrag zwei Fragen nach der Auslegung 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 gegen die Van Swieten BV, eine international tätige niederländische Spedition, eingeleiteten Strafverfahren wegen Verstoßes gegen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts und des niederländischen Rechts über die Ruhe- und Lenkzeiten.

3 Bei einer Überprüfung im Oktober 1988 stellten die niederländischen Behörden fest, daß 17 Fahrer der Firma Van Swieten bei der Führung in den Niederlanden zugelassener Fahrzeuge die vorgeschriebenen Ruhe-und Lenkzeiten nicht eingehalten hatten. Im vorliegenden Fall betrafen die Verstöße die Einhaltung der nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden einzulegenden Mindestruhezeit. Sie waren überwiegend auf Strecken innerhalb der Gemeinschaft begangen worden, aber in einigen Fällen auch bei Beförderungen in oder durch die Schweiz. Die Schweiz, ein Drittland, ist nicht Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR).

4 In den Niederlanden sind die Lenk-und Ruhezeiten der Führer von Straßentransportfahrzeugen in der Rijtijdenwet (Gesetz über die Lenkzeiten) von 1936 sowie in dem in Anwendung dieses Gesetzes erlassenen Rijtijdenbesluit (Verordnung über die Lenkzeiten) von 1977 geregelt.

5 Gemäß Artikel 1a Absatz 1 der Rijtijdenwet gilt dieses Gesetz „u. a. für Straßentransporte, die von einem in den Niederlanden ansässigen Unternehmen ganz oder teilweise im Ausland durchgeführt werden, und für die damit zusammen-

hängenden Tätigkeiten des Fahrpersonals". Die Artikel 11 bis 14 des Rijtijdenbesluit regeln die Dienst-, Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer. Nach Artikel 17 des Rijtijdenbesluit gelten diese Bestimmungen jedoch nicht für Beförderungen im Ausland, auf die die Verordnung Nr. 3820/85 oder das AETR anwendbar ist

6 Der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3820/85 wird in ihrem Artikel 2 wie folgt umschrieben:

„(1) Diese Verordnung gilt für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1.

(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."

7 Da in der Verordnung Nr. 3820/85 nicht ausdrücklich vorgesehen ist, daß sie für Fahrstrecken gilt, die in einem Drittland beginnen oder enden, das nicht Mitglied des AETR ist, wenn die Beförderungen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, wenden die niederländischen Behörden in diesen Fällen gewöhnlich die niederländische Regelung auf die gesamte Fahrstrecke an, ohne die Verordnung Nr. 3820/85 zu berücksichtigen.

8 In Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 heißt es:

„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."

9 In den Niederlanden beruht das System für die Kontrolle der Einhaltung der in der Verordnung vorgesehenen täglichen Ruhezeiten auf folgenden Grundsätzen. Der maßgebliche Zeitpunkt für die Bestimmung des Zeitraums von 24 Stunden richtet sich nach

— dem Zeitpunkt der Kontrolle auf der Straße;

— dem Beginn der wöchentlichen Ruhezeit;

— dem Beginn der (ausreichenden) täglichen Ruhezeit.

Daneben ist, wenn die Berechnung im Einzelfall zu einem Ergebnis führt, das in eine Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 fällt, zur Bestimmung des Zeitraums von 24 Stunden der obengenannte Zeitpunkt bis zu dem Zeitpunkt zurückzuverlegen, zu dem der Fahrer über seine Zeit nicht frei verfügen konnte.

10 In erster Instanz wurde die Firma Van Swieten vom Kantonrechter von Amsterdam verurteilt. Er entschied, daß einige ihrer Fahrer bei Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft die in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgese-

hene tägliche Mindestruhezeit und bei Beförderungen in oder durch die Schweiz Artikel 11 des Rijtijdenbesluit nicht eingehalten hätten.

11 Vor dem vorlegenden Gericht machte die Firma Van Swieten geltend, die Verordnung Nr. 3820/85 sei bei Beförderungen in oder durch die Schweiz auf den Teil der Fahrstrecke anwendbar, der sich innerhalb der Gemeinschaft befinde. Auf diesen Teil der Strecke könnten die niederländischen Rechtsvorschriften deshalb nicht angewandt werden.

12 Die Firma Van Swieten wandte sich ferner gegen die von den niederländischen Behörden bei der Prüfung der Einhaltung der täglichen Ruhezeiten angewandte Kontrollmethode, die nicht mit Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 vereinbar sei. Bei dem in dieser Bestimmung genannten Zeitraum von 24 Stunden handele es sich nämlich um einen festen Zeitraum, der jede Woche am Ende der wöchentlichen Ruhezeit erstmals zu laufen beginne. Zur Stützung ihrer Auffassung beruft sie sich auf die englische Fassung dieser Vorschrift, auf eine Entscheidung des High Court of Justice vom 28. April 1988 in der Rechtssache Kelly/Shulman und auf die erste Begründungserwägung der Verordnung, nach der es erforderlich sei, die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) flexibler zu gestalten.

13 Da die Arrondissementsrechtbank Amsterdam über die Auslegung der einschlägigen Bestimmungen der Verordnung Nr. 3820/85 im Zweifel ist, hat sie beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1) In bezug auf Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85:

Ist dieser Artikel dahin auszulegen, daß die Verordnung (auch) für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1

Nr. 1 gilt, die mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, von und/oder nach Drittländern, die nicht Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) sind, oder im Durchgang durch diese Länder durchgeführt werden?

2) In bezug auf Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85:

Sind die Worte „innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden" dahin auszulegen, daß dieser Zeitraum in Abhängigkeit vom Beginn der wöchentlichen und (ausreichenden) täglichen Ruhezeit und vom Zeitpunkt der Kontrolle auf der Straße zu jedem beliebigen Zeitpunkt beginnen kann, oder beginnt der erste eines oder mehrerer aufeinanderfolgender Zeiträume zu dem Zeitpunkt, zu dem die letzte wöchentliche Ruhezeit endet?

Zur ersten Frage

14 Nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 gilt diese Verordnung „für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr im Sinne von Artikel 1 Nummer 1".

15 Diese Verordnung, die an die Stelle der Verordnung Nr. 543/69 getreten ist, sieht zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr insbesondere Regelungen über die Lenk-und Ruhezeiten der Fahrer vor. Nach ihrer ersten Begründungserwägung sollen durch diese Verordnung die mit der Verordnung Nr. 543/69 erzielten Fortschritte gewahrt und ausgebaut werden, indem deren Bestimmungen flexibler gestaltet werden, ohne dabei ihre Ziele zu beeinträchtigen.

16 Insoweit ist darauf hinzuweisen, daß eines der wesentlichen Ziele der Verordnung Nr. 3820/85, entsprechend der Zielsetzung der Verordnung Nr. 543/69, in der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr sowie der Arbeitsbedingungen der Fahrer besteht.

17 Die praktische Wirksamkeit dieser Regelung würde jedoch beeinträchtigt, wenn die Anwendung des Gemeinschaftssystems von der Fahrstrecke abhinge, die die in den verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge zurücklegen, und wenn die nationalen Rechtsordnungen weiterhin anwendbar wären, sofern sich die Strecke nur teilweise innerhalb der Gemeinschaft befindet.

18 Die Verordnung Nr. 3820/85 gilt folglich für jede Beförderungsleistung im Straßenverkehr, die innerhalb der Gemeinschaft mit Fahrzeugen stattfindet, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, auch wenn die Beförderung teilweise in Drittländern erfolgt.

19 Diese Auslegung wird im übrigen durch den Wortlaut von Artikel 2 der Verordnung Nr. 543/69 bestätigt, wonach diese Verordnung „für Beförderungen im Straßenverkehr ... für die innerhalb der Gemeinschaft zurückgelegte Beförderungsstrecke oder Beförderungsteilstrecke" galt. Aus dieser Formulierung ergibt sich, daß schon die der Verordnung Nr. 3820/85 vorangegangene Verordnung, mit der dieselben Ziele verfolgt wurden, für alle Beförderungen im Straßenverkehr galt, die innerhalb des Gebiets der Gemeinschaft durchgeführt wurden, unabhängig von der mit dem Fahrzeug zurückgelegten Strecke.

20 Schließlich wird die genannte Auslegung auch durch Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 gestützt. Diese Bestimmung, in der die Fälle, in denen an Stelle der Verordnung das AETR gilt, abschließend aufgezählt sind, bezieht sich nämlich nicht auf einen Fall, wie er in der ersten Vorlagefrage erwähnt wird. Dieser Fall wird somit weder vom AETR noch vom nationalen Recht geregelt, sondern fällt in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 3820/85.

21 Aufgrund dieser Erwägungen ist auf die erste Frage zu antworten, daß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 dahin auszulegen ist, daß er auch für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr gilt, die mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, von und/oder nach Drittländern, die nicht Vertragsparteien des AETR sind, oder im Durchgang durch diese Länder durchgeführt werden.

Zur zweiten Frage

22 Was die Frage des Beginns des in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 erwähnten „Zeitraums von 24 Stunden" angeht, so ist daran zu erinnern, daß diese Verordnung u. a. das Ziel hat, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern.

23 Im Hinblick darauf soll durch die Vorschrift des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85, wonach jeder Zeitraum von 24 Stunden eine Mindestzahl von Stunden als tägliche Ruhezeit enthalten muß, für den Fahrer ein Wechsel zwischen Lenk- und Ruhezeiten sichergestellt werden, der gewährleistet, daß er sich nicht während eines so langen Zeitraums am Steuer des Fahrzeugs befindet, daß eine Übermüdung eintritt und die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird.

24 Wie der Generalanwalt in den Nummern 11 ff. seiner Schlußanträge ausgeführt hat, folgt aus diesem Ziel der Verordnung Nr. 3820/85, daß der Zeitraum von 24 Stunden, von dem in Artikel 8 Absatz 1 die Rede ist, nicht als eine isoliert zu betrachtende Zeitspanne verstanden werden kann, die jeden Tag unabhängig von der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit zum selben Zeitpunkt beginnt. Diese sogenannte Theorie des festen Beginns würde es dem Fahrer nämlich in bestimmten Fällen ermöglichen, den Zeitpunkt seiner täglichen Ruhepause übermäßig weit hinauszuschieben, und damit die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden.

25 Der Begriff des Zeitraums von 24 Stunden in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 bezeichnet folglich einen Zeitraum, dessen Beginn in dem Sinne variabel ist, daß er dann anfängt, wenn nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit tatsächlich mit der Führung des Fahrzeugs begonnen wird. Denn nur diese Auslegung ermöglicht es, einen Wechsel der Lenk- und Ruhezeiten zu gestalten, der die Sicherheit im Straßenverkehr wahrt und die Arbeitsbedingungen des Fahrers erleichtert.

26 Da Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3820/85 dem Fahrer erlaubt, die tägliche Ruhezeit in zwei oder mehr Zeitabschnitte aufzuteilen, ist klarzustellen, daß die Berechnung des Zeitraums von 24 Stunden in einem solchen Fall dann beginnen muß, wenn die längste Ruhezeit, d. h. eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden, endet.

27 Unter diesen Umständen ist auf die zweite Frage zu antworten, daß der Ausdruck „innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden" in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 so zu verstehen ist, daß er sich auf jede Zeitspanne dieser Dauer bezieht, die in dem Moment beginnt, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt. Wenn die tägliche Ruhezeit in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen wird, muß die Berechnung am Ende des Abschnitts beginnen, dessen Dauer acht Stunden nicht unterschreitet.

Kosten

28 Die Auslagen des Vereinigten Königreichs, der niederländischen Regierung 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 bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

auf die ihm von der Arrondissementsrechtbank Amsterdam mit Urteil vom 16. April 1992 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1) Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ist dahin auszulegen, daß er auch für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr gilt, die mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, von und/oder nach Drittländern, die nicht Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals sind, oder im Durchgang durch diese Länder durchgeführt werden.

2) Der Ausdruck „innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden" in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ist so zu verstehen, daß er sich auf jede Zeitspanne dieser Dauer bezieht, die in dem Moment beginnt, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt. Wenn die tägliche Ruhezeit in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen wird, muß die Berechnung am Ende des Abschnitts beginnen, dessen Dauer acht Stunden nicht unterschreitet.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 2. Juni 1994.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Sechsten Kammer

G. F. Mancini