URTEIL DES GERICHTSHOFES (Erste Kammer)

28. September 2000 *

In der Rechtssache C-193/99

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Sedgefield Magistrates' Court (Vereinigtes Königreich) in dem bei diesem anhängigen Strafverfahren gegen

Graeme Edgar Hume

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 8 Absatz 5 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 (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten L. Sevón sowie der Richter P. Jann (Berichterstatter) und M. Wathelet,

* Verfahrenssprache: Englisch.

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: R. Grass

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch M. Ewing, Treasury Solicitor's Department, als Bevollmächtigte im Beistand von Barrister P. Stanley,

— der französischen Regierung, vertreten durch R. Abraham, Direktor für Rechtsfragen im Außenministerium, und S. Seam, Sekretär für auswärtige Angelegenheiten in der Direktion für Rechtsfragen desselben Ministeriums, als Bevollmächtigte,

— der portugiesischen Regierung, vertreten durch L. Fernandes, Direktor des Juristischen Dienstes der Generaldirektion für Gemeinschaftsangelegenheiten des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, und P. Borges, Jurist in derselben Direktion, als Bevollmächtigte,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch F. Benyon und M. Wolfcarius, Rechtsberater, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Berichts des Berichterstatters,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 21. März 2000,

folgendes

Urteil

1 Der Sedgefield Magistrates' Court hat mit Beschluss vom 21. Mai 1999, beim Gerichtshof eingegangen am 25. Mai 1999, gemäß Artikel 234 EG zwei Fragen nach der Auslegung des Artikels 8 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1, im Folgenden: Verordnung) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in einem Strafverfahren gegen den Angeklagten Hume, der beschuldigt wird, gegen die Bestimmungen über die wöchentliche Ruhezeit für Kraftfahrer verstoßen zu haben.

Rechtlicher Rahmen

Das Gemeinschaftsrecht

3 Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung bestimmt:

„Die nachstehend 'Tageslenkzeit' genannte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9

Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden.

Der Fahrer muss nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 einlegen.

Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht.

Im grenzüberschreitenden Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben 'sechs' und 'sechsten' durch 'zwölf' und 'zwölften' ersetzt.

Jedem Mitgliedstaat steht es frei zu beschließen, dass der vorstehende Unterabsatz auch auf den innerstaatlichen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, in seinem Hoheitsgebiet Anwendung findet."

4 Artikel 8 sieht insbesondere vor:

„ ...

(3) In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht

werden. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.

...

(5) Im Personenverkehr, auf den Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 oder 5 anzuwenden ist, kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche übertragen werden, die auf die Woche folgt, für welche die Ruhezeit genommen werden muss, und an die wöchentliche Ruhezeit dieser zweiten Woche angehängt werden.

(6) Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muss zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren.

..."

Die nationale Regelung

5 Section 96 (11A) des Transport Act 1968 (Beförderungsgesetz von 1968) stellt Verstöße gegen die Gemeinschaftsvorschriften über die Lenkzeiten und die Arbeits- und Ruhezeiten unter Strafe.

Sachverhalt und Ausgangsverfahren

6 Am 5. Januar 1996 wurde gegen den Angeklagten eine Anzeige erstattet, aufgrund deren er vor das vorlegende Gericht geladen wurde. Ihm wurde vorgeworfen, ein Fahrzeug, auf das die Verordnung anwendbar ist, gelenkt zu haben, ohne, wie es Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit der Definition des Artikels 8 Absatz 3 der Verordnung vorschreibt, nach spätestens zwölf Tageslenkzeiten zwei unmittelbar aufeinander folgende wöchentliche Ruhezeiten einzulegen. Er habe somit gegen Section 96 (11A) des Transport Act verstoßen.

7 Der Angeklagte war Busfahrer und war aufgrund der Art seiner Tätigkeit berechtigt, Artikel 6 Absatz 1 Unterabsätze 4 und 5 der Verordnung anzuwenden. Er legte in der Zeit vom 16. bis 24. Juli 1995 keine wöchentliche Ruhezeit ein. Sodann legte er zwischen Montag, den 24. Juli, und Mittwoch, den 26. Juli 1995, eine Ruhezeit von 38,5 Stunden ein. Anschließend begann er am Donnerstag, dem 3. August 1995, eine Ruhezeit von 36,5 Stunden.

8 Der Angeklagte behauptet, er habe die wöchentliche Ruhezeit der am 17. Juli 1995 beginnenden Woche durch Übertragung gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung am 24. und 25. Juli und die für die am 24. Juli 1995 beginnende

Woche vorgeschriebene wöchentliche Ruhezeit ebenso durch Übertragung gemäß dieser Vorschrift am 4. und 5. August eingelegt.

9 Der Angeklagte widerspricht somit dem Vorbringen des Vehicle Inspectorate, der im Namen des Secretary of State for Transport tätigen Strafverfolgungsbehörde, die Ruhezeit müsse, wenn sie an die wöchentliche Ruhezeit der zweiten Woche angehängt werden soll, nicht nur im Lauf dieser zweiten Woche, sondern auch mit der in dieser zweiten Woche gewährten wöchentlichen Ruhezeit, d. h. ohne dazwischen liegende Unterbrechung, eingelegt werden.

10 Da der Sedgefield Magistrates' Court Zweifel hinsichtlich der Auslegung der Vorschriften der Verordnung hat, hat er das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof die beiden folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Muss ein Fahrer, der gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates seine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche überträgt, die auf die Woche folgt, in der sie fällig ist, in der zweiten Woche zwei aufeinander folgende Ruhezeiten ohne Unterbrechung einlegen?

2. Falls Frage 1 zu verneinen ist: Muss ein solcher Fahrer gleichwohl in der folgenden Woche zwei wöchentliche Ruhezeiten einlegen, oder darf er die wöchentliche Ruhezeit für diese zweite Woche ihrerseits auf die nächstfolgende Woche übertragen?

Zur ersten Frage

11 Bei Bestimmung des Verhältnisses zwischen der wöchentlichen Ruhezeit, die auf die Woche übertragen worden ist, die der Woche folgt, in der sie fällig ist, und der wöchentlichen Ruhezeit der zweiten Woche ist zu beachten, dass nach Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung die erste an die zweite „angehängt" wird.

12 Die verschiedenen Sprachfassungen dieses Ausdrucks verwenden die Formulierungen „adscribirse" (spanische Fassung), „tages sammen" (dänische Fassung), „angehängt" (deutsche Fassung), „να ληφθεί μαζί" (griechische Fassung), „added on" (englische Fassung), „rattachée" (französische Fassung), „collegato" (italienische Fassung), „gevoegd bij" (niederländische Fassung), „ligado" (portugiesische Fassung), „yhteydessä" (finnische Fassung) und „läggas samman" (schwedische Fassung).

13 Vergleicht man diese Wendungen, so ergibt sich, dass sie alle die Bedeutung haben, dass die übertragene wöchentliche Ruhezeit und die wöchentliche Ruhezeit der folgenden Woche zusammen eingelegt werden müssen.

14 Diese wörtliche Auslegung stimmt mit der Zielsetzung der Verordnung überein, die nach ihrer ersten Begründungserwägung drei Ziele verfolgt: die Harmonisierung der Bedingungen des Wettbewerbs, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Nach ihrer

neunzehnten Begründungserwägung „fördert [es] den sozialen Fortschritt und kommt der Sicherheit im Straßenverkehr zugute, wenn die wöchentliche Ruhezeit heraufgesetzt und dabei die Möglichkeit geboten wird, die Ruhezeit zu vermindern, sofern der Fahrer die Teile der Ruhezeit, die er nicht genommen hat, innerhalb eines bestimmten Zeitraums an einem Ort seiner Wahl in Anspruch nehmen kann".

15 Daher sieht Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung grundsätzlich eine wöchentliche Ruhezeit von 45 zusammenhängenden Stunden vor, die in jeder Woche einzulegen ist und die unter bestimmten Bedingungen verkürzt werden kann. Dabei ist jede Verkürzung durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.

16 Da Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung die Übertragung einer wöchentlichen Ruhezeit zulässt und daher eine Ausnahme von der allgemeinen Regelung darstellt, darf diese Vorschrift nicht weit ausgelegt werden. Außerdem ist ihre Tragweite unter Berücksichtigung der Zielsetzung der Verordnung zu bestimmen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. März 1998 in der Rechtssache C-387/96, Sjöberg, Slg. 1998, I-1225, Randnr. 14).

17 Eine Auslegung des Artikels 8 Absatz 5 der Verordnung, nach der die übertragene wöchentliche Ruhezeit und die wöchentliche Ruhezeit der zweiten Woche zusammen eingelegt werden müssen, ist am besten zur Erreichung des Zieles geeignet, die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Sicherheit des Straßenverkehrs zu verbessern.

18 Diese Auslegung gewährleistet den Fahrern als Ausgleich für eine nicht eingelegte Ruhezeit eine längere und ununterbrochene Ruhezeit, während deren sie sich tatsächlich ausruhen können.

19 Zudem folgt aus dem Zusammenhang, in dem Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung steht, und vor allem Absatz 6 dieser Bestimmung, dass der Gesetzgeber die Verkürzung einer Ruhezeit grundsätzlich durch die Verlängerung einer anderen Ruhezeit ausgleichen wollte.

20 Auf die erste Frage ist daher zu antworten, dass Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung in dem Sinne auszulegen ist, dass ein Fahrer, der seine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche überträgt, die auf die Woche folgt, in der sie fällig ist, in dieser zweiten Woche zwei aufeinander folgende Ruhezeiten ohne Unterbrechung einlegen muss.

Zur zweiten Frage

21 Da die zweite Frage nur für den Fall gestellt wurde, dass die erste Frage zu verneinen ist, braucht sie nicht beantwortet zu werden.

Kosten

22 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs, der französischen und der portugiesischen Regierung sowie 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 (Erste Kammer)

auf die ihm vom Sedgefield Magistrates' Court mit Beschluss vom 21. Mai 1999 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr ist in dem Sinne auszulegen, dass ein Fahrer, der seine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche überträgt, die auf die Woche folgt, in der sie fällig ist, in dieser zweiten Woche zwei aufeinander folgende Ruhezeiten ohne Unterbrechung einlegen muss.

Sevón Jann Wathelet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 28. September 2000.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Ersten Kammer

L. Sevón