Die Ausnahmeregelung des Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c darf nicht auf Beförderungvorgänge ausgedehnt werden, die entweder aufgrund der ungewöhnlichen Größe des betreffenden landwirtschaftlichen Betriebs oder aufgrund der Zusammenfassung der Erzeugung mehrerer Betriebe die Inanspruchnahme von Märkten erforderlich machen, die weiter entfernt sind als der nächstgelegene Markt, der die regionalen Betriebe normalerweise beliefert.

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS PIETER VERLOREN VAN THEMAAT vom 12. Februar 1985*

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Einleitung

Die Hauptrollen in den beiden verbundenen Rechtssachen, um die es heute geht, spielen ein Schafhändler, dem außerdem ein Schlachthof und ein landwirtschaftlicher Betrieb gehören, (Hackett Ltd.) und ein Schweinezüchter (Dovey). Es geht um die Frage, ob die Hauptakteure Hackett und Dovey bei der Beförderung von Schafen bzw. Schweinen zu einem mehr als 150 bzw. 95 Meilen von ihren Betrieben entfernt gelegenen Markt verpflichtet sind, das durch die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates (ABl. 1970, L 164, S. 1) vorgeschriebene Gerät zur Kontrolle der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu verwenden, die durch die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates (ABl. 1969, L 77, S. 49) in ihrer durch die Verordnungen (EWG) Nrn. 515/72 (ABl. 1972, L 67, S. 11) und 2827/77 (ABl. 1977, L 334, S. 1) geänderten Fassung vorgeschrieben sind. Die Antwort auf diese Frage hängt von der Auslegung des Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in seiner seither geänderten Fassung ab. Nach dieser Vorschrift können die Mitgliedstaaten unter anderem — nach Anhörung der Kommission — Ausnahmen von dieser Verordnung für die „Beförderung lebender Tiere vom landwirtschaftlichen Betrieb bis zu den örtlichen Märkten oder in umgekehrter Richtung" zulassen. Die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Fahrtenschreiber) sieht in Artikel 3 Absatz 2 eine ähnliche Ausnahmemöglichkeit vor. Der britische Gesetzgeber hat von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht, aber diese nationalen Vorschriften sind für das vorliegende Verfahren nicht unmittelbar von Bedeutung. Das vorlegende Gericht hat Ihnen nämlich ausschließlich Fragen nach der Bedeutung des genannten Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates in seiner durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates geänderten Fassung gestellt.

Diese Fragen haben folgenden Wortlaut:

„Ist ‚örtlicher Markt' im Sinne von Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates in seiner durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates geänderten Fassung

* Aus dem Niederländischen übersetzt.

1) ein Markt (ohne Rücksicht auf seine Art) in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs

oder

2) ein Markt (ohne Rücksicht auf seine Art) in angemessener Nähe des landwirtschaftlichen Betriebs unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse

oder

3) ein Markt in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs (und/oder in angemessener Nähe unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse) unter Berücksichtigung der in Frage stehenden Tierarten oder -rassen, die dort gekauft oder verkauft werden, und, wenn ja, wann (wenn überhaupt) ist ein solcher Markt kein ‚örtlicher' mehr,

oder

4) ein Markt in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs (und/oder in angemessener Nähe unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse), auf dem die in Frage stehenden Tierarten oder -rassen unter Berücksichtigung der Menge der betroffenen Tiere zu geschäftlich vorteilhaften Bedingungen gekauft oder verkauft werden können, und, wenn ja,

   a) wie ist das Wort ‚vorteilhaft' in diesem Zusammenhang auszulegen,

   und

   b) wann (wenn überhaupt) ist ein solcher Markt kein ‚örtlicher' mehr,

oder

5) ein Markt, der vier Stunden Fahrzeit (oder die nach den zu der gegebenen Zeit geltenden Rechtsvorschriften ohne Ruhepause höchstens zulässige Fahrzeit) von dem landwirtschaftlichen Betrieb entfernt ist, von dem die Tiere stammen?"

Sowohl aus diesen Fragen selbst als auch aus den dazu von den Hauptakteuren, von der Kommission und der Regierung des Vereinigten Königreichs eingereichten und in der mündlichen Verhandlung noch näher erläuterten Erklärungen geht hervor, daß theoretisch viele Antworten auf die gestellte Auslegungsfrage denkbar sind. Dabei kann man den Hauptakzent auf die örtlichen geographischen Verhältnisse, auf den Wortlaut und die sozialen und sonstigen Ziele der „Lenk- und Ruhezeit-Verordnung" oder aber auf die wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Landwirte legen. Diese werden naturgemäß (namentlich wenn sich ihre Nachfrage oder ihr Angebot wie im vorliegenden Fall auf eine große Anzahl lebender Tiere bezieht) vorzugsweise auf einem Markt mit einem solchen Angebot bzw. einer solchen Nachfrage ein- oder verkaufen, daß die Preise beim Einkauf so niedrig wie möglich und beim Verkauf so hoch wie möglich liegen. Der erste Hauptakteur, der Schafhändler, fährt deshalb regelmäßig durch halb England nach Norden, weil erst dort, 150 Meilen von seinem landwirtschaftlichen Betrieb und seinem Schlachthof entfernt, auf dem Markt ein hinreichend großes Angebot an Schafen besteht. Auf näher gelegenen Viehmärkten kann er die benötigte Anzahl Schafe (300 bis 400) der gewünschten Qualität nicht bekommen. Auf der anderen Seite kann Dovey, der zweite Hauptakteur, sein wöchentliches Angebot von ungefähr 60 Schweinen (die teilweise von seinem Bruder und manchmal noch von anderen Schweinezüchtern am Ort stammen) auf den nächstgelegenen Märkten in Salisbury und Winchester nicht absetzen, jedenfalls nicht ohne dort einen Einbruch bei den Marktpreisen herbeizuführen. Er verkauft daher seine Schweine (und die seines Bruders) auf dem 95 Meilen westlich von seinem landwirtschaftlichen Betrieb gelege-

nen Markt in Banbury (nach seinen Angaben ungefähr zwei Stunden Fahrzeit). Es ist klar, daß beide Hauptakteure aufgrund ihrer wirtschaftlichen Interessen Befürworter einer weiten Auslegung der genannten Ausnahmebestimmung sind. Das erstinstanzliche Gericht machte sich diese wirtschaftliche Betrachtungsweise des Begriffes „örtlicher Markt" zu eigen und sprach die Hauptakteure frei. Dabei trug es aber bei dem Schweinezüchter auch der Tatsache Rechnung, daß die in der Verordnung vorgeschriebene Höchstlenkzeit (ohne Ruhe) nicht überschritten worden war. Im übrigen ist bemerkenswert, daß beide Lastkraftwagen mit dem vorgeschriebenen Kontrollgerät ausgestattet waren, das Gerät aber nicht benutzt wurde. Erst nachdem auf Betreiben des Verkehrsministeriums Rechtsmittel eingelegt worden waren, hat das vorlegende Gericht dem Gerichtshof die bereits genannten Fragen vorgelegt.

2. Beantwortung der Fragen

2.1. *Art der betroffenen Tätigkeiten*

Wie der Gerichtshof bereits in seinen Fragen an die Beteiligten hat erkennen lassen, werden die Fragen des vorlegenden Gerichts auch im Hinblick auf den Zweck der genannten Ausnahmebestimmung zu beantworten sein. Bei dem Hauptakteur Hackett spielt sein landwirtschaftlicher Betrieb nur eine ganz untergeordnete Rolle bei der Führung seines Unternehmens. Nachdem er die Schafe weit entfernt angekauft und zu seinem landwirtschaftlichen Betrieb befördert hat, bleiben sie dort nur einige Tage, bevor sie zu dem ihm gehörenden Schlachthof transportiert werden. Der andere Hauptakteur transportiert wöchentlich nicht nur seine eigenen Schweine, sondern in größerem Umfang noch die Schweine seines Bruders und manchmal auch die von Dritten. Insoweit ist er eher ein gewerbsmäßiger Frachtführer als ein Landwirt, der nur seine eigenen Erzeugnisse vom landwirtschaftlichen Betrieb zum Markt befördert. Diese Gruppen von Schweinen werden darüber hinaus in so großem Umfang erzeugt, daß die im Streit befindlichen Beförderungstätigkeiten (ebenso wie bei den Käufen des ersten Hauptakteurs) nicht mehr ausschließlich auf einen „örtlichen Markt" in der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes gerichtet werden können. Die Frage des Gerichtshofes an die Beteiligten, ob diese Tätigkeiten als typisch für die Art von Beförderung angesehen werden können, auf die sich die Ausnahmebestimmung bezieht, ist meiner Ansicht nach in der Tat von großer Bedeutung für die Beantwortung der Vorlagefragen. Wenn diese Frage zu bejahen sein sollte, würde dies gewiß als ein starkes Argument für das Plädoyer der Hauptakteure zugunsten einer weiten Auslegung des Begriffes „örtlicher Markt" anzusehen sein. Die Ausnahmebestimmung würde dann so weit ausgelegt werden müssen, daß als örtlicher der nächstgelegene Markt anzusehen wäre, auf dem die betreffenden Arten lebender Tiere in den betreffenden Mengen mit Erfolg und ohne Störung angemessener Preisverhältnisse gekauft bzw. verkauft werden könnten.

Was zunächst diese Frage des Gerichtshofes angeht, waren sich alle Beteiligten darin einig, daß der Wortlaut der Ausnahmebestimmung ohne Unterschied für die Beförderung mit einem eigenen Beförderungsmittel des Landwirts und für die Beförderung durch einen Dritten gilt. Außer auf den Wortlaut dieser Ausnahmebestimmung berief sich der Vertreter des Vereinigten Königreichs dabei auf den insoweit gleichlautenden Text des Artikels 14a Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung, der sich bei der Beförderung von Milch vom landwirtschaftlichen Betrieb zur Molkerei eindeutig auch auf die Beförderung durch Dritte bezieht (dort sicherlich der normale Fall). Nach Auffassung der Vertreter des Vereinigten Königreichs und der Kommission müßte der Umfang der Tätigkeiten auf die Auslegung

des Begriffes „örtlicher Markt" keinen ausschlaggebenden Einfluß haben. Der Vertreter des Schweinezüchters vertrat in der mündlichen Verhandlung in dieser Frage die entgegengesetzte Auffassung. Er stützte seine Auffassung inbesondere auf die Bedeutung einer schnellen Beförderung von lebenden Tieren (den Gesundheitsfaktor) und auf die Bedeutung der von der Ausnahme betroffenen Personengruppe (die bei vielen Ausnahmeregelungen eine entscheidende Rolle spielt und nach seinem Eindruck bei den Belangen der Landwirte in der Gemeinschaftspolitik im allgemeinen einen großen Einfluß hat). Die Tätigkeit des Schweinezüchters sei eine normale Landwirtstätigkeit gewesen, und wenn die Ausnahme im Interesse der Landwirte gemacht worden sei, müsse der Begriff örtlicher Markt also gemäß ihren Interessen so weit ausgelegt werden, daß darunter der nächstgelegene Markt zu verstehen sei, auf dem die betreffende Anzahl Schweine ohne Marktstörungen verkauft werden könne. Ein drittes mögliches Argument für seinen Standpunkt sah der Vertreter des Schweinezüchters darin, daß dessen Beförderungstätigkeiten nicht im Widerspruch zum Ziel der Verordnung stünden, lange Lenkzeiten ohne Unterbrechung zu verhindern. Mit zwei Stunden Fahrzeit zum Markt, einem Aufenthalt dort von einigen Stunden und zwei Stunden Fahrzeit zurück bleibe sein Mandant weit unter der festgelegten Höchstlenkzeit. Mit Rücksicht auf den von ihm vorausgesetzten Einfluß der Landwirte als Interessengruppe innerhalb der Gemeinschaft vertrat er jedoch letztlich die Auffassung, Grund für die Ausnahmeregelung sei vermutlich vor allem das Interesse der betroffenen Landwirte. Auch in der Vergangenheit (vor 50, 60 oder sogar 100 Jahren) seien Märkte in einer beträchtlichen Entfernung im übrigen bereits als „örtliche Märkte" angesehen worden. Daß der Rat im vorliegenden Fall kein Entfernungskriterium im Sinn gehabt habe, folge auch aus dem Umstand, daß er — anders als in einigen anderen Ausnahmebestimmungen — in diese Ausnahmebestimmung kein konkretes Entfernungskriterium aufgenommen habe. Jeder einzelne Fall müsse daher für sich und unter Berücksichtigung der dabei in einem bestimmten geographischen Gebiet bestehenden Gepflogenheiten von den örtlichen Gerichten beurteilt werden. Als örtlicher Markt müsse betrachtet werden, was das zuständige Gericht mit seiner Kenntnis der örtlichen Umstände als solchen ansehe.

Die Kommission hat den von ihr und vom Vereinigten Königreich vertretenen Standpunkt, daß wirtschaftliche Überlegungen bei der Definition des Begriffs „örtlicher Markt" nicht den Ausschlag geben dürften, in der mündlichen Verhandlung näher erläutert. Ihr Standpunkt würde, anders als die Hauptakteure darlegten, wenn man ihm beipflichte, keinesfalls dazu führen, daß diese keinen Zugang mehr zu den wirtschaftlich attraktivsten Märkten hätten. Er würde allein zur Folge haben, daß sie den in ihrem Fahrzeug vorhandenen Fahrtenschreiber auch gebrauchen und — allgemeiner gesehen — die Sozialvorschriften einhalten würden. Dies sei nicht als eine unangemessene Belastung anzusehen. Nach Auffassung der Kommission verliert ein örtlicher Markt im übrigen seinen Charakter als „Markt" nicht, wenn durch eine große Lieferung die Preise an einem bestimmten Markttag fallen. Ebensowenig würde die Häufigkeit, mit der ein Landwirt einen bestimmten Markt in großer Entfernung besuche, ausreichend sein, um ihn zu einem „örtlichen" Markt zu machen.

Was die Frage des Gerichtshofes angeht, war die Kommission der Meinung, die Ausnahmebestimmung enthalte nach ihrer Entstehungsgeschichte keine Beschränkungen im Hinblick auf den persönlichen Anwendungsbereich. Sowohl Personen, die für den Eigenbedarf transportierten, als auch gewerbsmäßige Frachtführer und auch Viehhändler und damit nicht allein kleine Landwirte könnten sich auf die Bestimmungen

berufen. Ebenso wie der Vertreter des Vereinigten Königreichs bezweifelte die Kommission jedoch, ob der Schafhändler im vorliegenden Fall als jemand angesehen werden könne, der lebende Tiere zu einem landwirtschaftlichen Betrieb befördere, da dieser landwirtschaftliche Betrieb nur als kurzer Durchgangsaufenthalt zwischen dem Markt und dem Schlachthof gedient habe. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes (Rechtssachen 85/77, Slg. 1978, 527, und 139/77, Slg. 1978, 1317) zog die Kommission außerdem den Schluß, daß auch Großunternehmer wie die hier in Frage stehenden als landwirtschaftliche Erzeuger mit einem landwirtschaftlichen Betrieb im Sinne der Ausnahmebestimmung angesehen werden könnten. Was die Gründe für den Erlaß dieser Ausnahmebestimmung angeht, war die Kommission der Auffassung, diese hätten nicht in den Interessen einer bestimmten Gruppe, sondern darin bestanden, daß die Beförderung zu und von einem wirklich örtlichen Markt normalerweise nicht zu einem Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeitenregelung führen könne.

2.2. *Die Fragen des vorlegenden Gerichts*

Die Fragen, die das vorlegende Gericht Ihnen gestellt hat und die ich bereits zitiert habe, wirken auf den ersten Blick wie ein Multiple-choice-Test, bei dem Sie eine der vorgegebenen Alternativen als die richtige Antwort bezeichnen müssen. Ich meine jedoch, daß dieser erste Eindruck nicht zutrifft und daß eine andere Auslegung der Fragen, die von Ihnen eine gesonderte Antwort auf jede der vorgeschlagenen Alternativen erfordern würde, der Absicht des vorlegenden Gerichts ebensowenig entsprechen würde. Eine vernünftige Auslegung der Fragen mit Rücksicht auf den Zweck des Artikels 177 EWG-Vertrag geht vielmehr wohl dahin, daß das vorlegende Gericht durch die Art seiner Fragestellung die wichtigsten in der Verhandlung zur Sprache gekommenen Aspekte der zentralen Frage hat nennen wollen, um auf diese Weise von Ihnen eine zur Lösung der konkreten Probleme ausreichend klare Antwort zu erhalten.

Anders als die Verfahrensbeteiligten werde ich denn auch nicht ausführlich auf jede der vom vorlegenden Gericht genannten Alternativen eingehen. Ich werde dies auch deshalb nicht tun, weil keine der Alternativen meiner Ansicht nach eine wirklich befriedigende Antwort enthält.

Die von Dovey verständlicherweise gewählte fünfte Alternative (die Höchstlenkzeit ohne Unterbrechung) ist meiner Meinung nach zu Recht von der Kommission und vom Vereinigten Königreich abgelehnt worden. Sie hat als solche nichts mit dem Begriff „örtlicher Markt" zu tun und würde im übrigen unter Umständen dazu verleiten, zu schnell zu fahren, was mit der Hebung der Verkehrssicherheit, die auch ein Ziel der Verordnung ist, nicht vereinbar wäre. Es ist denn auch begreiflich, daß der andere Hauptakteur — der viel größere Entfernungen zurücklegen muß — diese Antwortalternative nicht vorgeschlagen hat und eher an eine Antwort im Sinne der vierten Alternative zu denken scheint, sofern sie in der Weise formuliert wird, daß sein Fall dadurch erfaßt wird. Auf diese Alternative werde ich noch zurückkommen.

Außerdem scheint mir offenkundig, daß auch die Alternativen 1 und 2 in keinem Fall eine vernünftige Antwort auf die gestellten Fragen enthalten. Ein Markt zum Beispiel für Gemüse, Obst und Blumen oder für Haushaltsartikel, der keine Infrastruktur für den Handel mit Schafen, Schweinen oder Vieh im allgemeinen besitzt, wird vernünftigerweise nicht als ein im vorliegenden Fall relevanter Markt angesehen werden können.

Die Alternativen 3 und 4 zeigen dagegen deutlich die Probleme auf, vor denen das vorlegende Gericht wie auch der Gerichtshof im vorliegenden Fall stehen:

1) Inwieweit ist die örtliche geographische Situation zu berücksichtigen?

2) Inwieweit ist zu berücksichtigen, welche Arten und Rassen von lebenden Tieren auf dem betreffenden Markt (regelmäßig) gekauft oder verkauft werden?

3) Inwieweit ist zu berücksichtigen, mit wie vielen Tieren auf diesem Markt gehandelt wird?

4) Welche Rolle soll die Entfernung zwischen landwirtschaftlichem Betrieb und Markt als Grenze bei der Definition des Begriffes „örtlicher Markt" in diesen beiden Alternativen spielen?

Bei der ersten Frage bin ich mit allen Beteiligten der Auffassung, daß die örtliche geographische Situation (u. a. die Bevölkerungsdichte, die räumliche Verteilung der landwirtschaftlichen Betriebe und die Märkte, die in der Umgebung beschickt werden können) zu berücksichtigen ist.

Was die zweite Frage angeht, bin ich — wie bereits festgestellt — mit allen Beteiligten der Auffassung, daß eine vernünftige Auslegung der Ausnahmebestimmung verlangt, daß nur ein Markt als örtlicher Markt angesehen werden kann, auf dem mit den in Frage stehenden Arten lebender Tiere regelmäßig gehandelt wird. Die Kommission hat dieses Kriterium in der mündlichen Verhandlung nach meiner Meinung zu Recht in der Weise ergänzt und gleichzeitig näher definiert, daß am Ort auch eine entsprechende Infrastruktur für einen regelmäßigen Handel bestehen muß.

Bei der dritten Frage beginnen die Meinungen der Beteiligten dagegen auseinanderzugehen. Die Firma *Hackett* ist der Auffassung, als örtlicher Markt sei anzusehen „ein ständig an einem oder an bestimmten Tagen abgehaltener Markt, der so nahe wie möglich bei dem landwirtschaftlichen Betrieb liegt und auf dem die Tierart oder -rasse der richtigen Qualität oder des richtigen Gewichts in der gewünschten Anzahl gekauft oder verkauft werden kann". Die Regierung des *Vereinigten Königreichs* meint dagegen, bei einer derartigen Auslegung (die der Alternative 4 des vorlegenden Gerichts entspricht) trete das Wort „örtlich" zu sehr in den Hintergrund. Der Markt darf nach ihrer Meinung nicht zu weit von dem landwirtschaftlichen Betrieb entfernt liegen, wenn er noch als „örtlich" bezeichnet werden soll. Da außerdem die geographische Lage der Gegend, die verkehrsmäßige Erschließung, die Dichte und die Verteilung von Bevölkerung, landwirtschaftlichen Betrieben und Märkten zu berücksichtigen seien, hält sie eine sehr präzise Antwort auf die Vorlagefragen für offensichtlich nicht möglich. Auf die Erheblichkeit der Anzahl der gehandelten Tiere ging sie in der mündlichen Verhandlung nur insoweit ein, als sie ausführte, daß die Berücksichtigung großer Zahlen automatisch eine Grenze in dem Erfordernis finden werde, daß der betreffende Markt einen „örtlichen" Charakter in einer sprachlich noch annehmbaren Bedeutung dieses Begriffes haben müsse. Wie bereits ausgeführt, war die Regierung des Vereinigten Königreichs dagegen nicht in der Lage, für diesen Begriff sehr genaue Kriterien zu formulieren. Insoweit schien sie nicht soweit von dem bereits genannten Vorschlag des Vertreters von *Dovey* entfernt zu sein, diese nähere Bestimmung dem örtlich zuständigen Gericht zu überlassen.

Die *Kommission* hat in der mündlichen Verhandlung auf eine Frage meinerseits zu dem dritten Punkt klargestellt, daß die Anzahl der gehandelten Tiere bei der Definition des Begriffes „örtlicher Markt" ***keine*** Rolle spielen sollte.

Im Hinblick auf die vierte Frage, die Verwendung eines Entfernungskriteriums, waren sich alle Beteiligten darin einig, daß nicht mit einer genau festgelegten Höchstentfernung gearbeitet werden kann. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang auch zu Recht darauf hingewiesen, daß die in Frage stehende Ausnahmebestimmung anders als Artikel 14a Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 7 kein Entfernungskriterium ent-

hält. Unter bestimmten geographischen Voraussetzungen wäre dies in der Tat auch unvernünftig. Wohl ist die Kommission der Auffassung, daß der in diesen Artikeln genannten Grenze (ein Umkreis von 50 km) insoweit Bedeutung zuerkannt werden könne, daß alle Märkte innerhalb dieses Umkreises ohne weiteres als „örtliche Märkte" angesehen werden könnten. In den genannten anderen Vorschriften hat der Gemeinschaftsgesetzgeber ja zu erkennen gegeben, daß bei Transporten innerhalb dieser Zone kaum die Gefahr einer Überschreitung der Höchstlenkzeit besteht. Wird ein Markt außerhalb dieses Bereichs gewählt, so sollte dies nach Auffassung der Kommission dadurch, daß es keinen näher gelegenen Markt gibt, oder aber durch andere stichhaltige Gründe gerechtfertigt sein. Wirtschaftliche Überlegungen (insbesondere im Zusammenhang mit der Zahl der gehandelten Tiere) oder das Kriterium der Höchstfahrzeit ohne Unterbrechung sollten dagegen dabei außer Betracht bleiben. In der mündlichen Verhandlung präzisierte die Kommission ihre diesbezügliche Auffassung in der Weise, daß außerhalb eines Umkreises von 50 km nur der nächstgelegene Markt in Betracht komme, der die bereits genannten Kriterien „regelmäßiger Handel mit den betreffenden Tierarten" und „dazu passende Infrastruktur" erfülle. Diese Auffassung scheint insoweit etwas weiter als die der Regierung des Vereinigten Königreichs zu gehen, als diese auch dann noch — nach Berücksichtigung aller von ihr genannten Umstände — die Einschränkung machen will, daß dieser nächstgelegene Markt dem Begriff „örtlicher Markt" keine Gewalt antun dürfe.

3. Schlußfolgerung

Aus meinen bisherigen Überlegungen möchte ich die Folgerung ableiten, daß Ihre Antwort namentlich gerecht werden muß den Zielen der in Frage stehenden Verordnung — seien sie ausdrücklich in den Begründungserwägungen festgestellt oder nicht — (sozialer Schutz für die Fahrer, Förderung der Verkehrssicherheit, Verhinderung von Wettbewerbsverfälschungen), der gewünschten Rechtssicherheit, den sich sehr stark unterscheidenden geographischen Gegebenheiten in den von den Beteiligten genannten Punkten (was eine vollkommen einheitliche Anwendung der Bestimmung in allen Mitgliedstaaten verhindert), den Arten der gehandelten Tiere und dem sprachlichen Begriff „örtlicher Markt" (der auch an Hand anderer Ausnahmebestimmungen definiert werden kann). Mit der Kommission und dem Vereinigten Königreich bin ich ferner der Auffassung, daß weder die ununterbrochene Lenkzeit noch die wirtschaftlichen Belange der betroffenen Landwirte (insbesondere in Verbindung mit der Anzahl der gehandelten Tiere) eine ausschlaggebende Rolle bei der Antwort des Gerichtshofes spielen sollten: Wirtschaftliche Überlegungen brauchen nach den von der Kommission in der mündlichen Verhandlung gegebenen Erläuterungen auch deshalb keine Rolle zu spielen, weil bei Landwirten, die wie im vorliegenen Fall regelmäßig Tiere in großer Zahl befördern wollen, davon ausgegangen werden kann, daß sie ohne Schwierigkeiten einen Fahrtenschreiber in ihr Fahrzeug einbauen und benutzen können. In dieser Hinsicht ist bezeichnend, daß — wie ich bereits ausgeführt habe — die in beiden vorliegenden Fällen verwendeten Lastkraftwagen in der Tat auch einen Fahrtenschreiber hatten, daß dieser aber bei den in Frage stehenden Transporten über große Entfernungen nicht benutzt wurde.

Außerdem meine ich, daß den Aufsichtsbehörden und den zuständigen Gerichten bei einer richtigen Definition des Grundbegriffes „örtlicher Markt", wie sie die Kommission vorschlägt, kein so weiter Beurteilungsspielraum eingeräumt zu werden braucht, wie er von der Regierung des Vereinigten Königreichs und noch weiter gehend von

dem Schweinezüchter Dovey vorgeschlagen wird. Andererseits bin ich mit der Kommission der Auffassung, daß man den Einwand des Vereinigten Königreichs, daß (meiner Ansicht nach nur unter sehr außergewöhnlichen Umständen) der nächstgelegene örtliche Markt dann trotzdem noch in ziemlich großer Entfernung von dem landwirtschaftlichen Betrieb gelegen sein werde, gelten lassen muß. Falls Sie wegen der für bestimmte Tierarten (z. B. Pferde) oder in bestimmten Mitgliedstaaten vielleicht geringen Anzahl verfügbarer Märkte in diesem Punkt dennoch eine Höchstgrenze einführen möchten, würde ich Ihnen eine absolute Höchstentfernung von 150 km auf der Straße vorschlagen. Auch dann wird normalerweise die höchstzulässige Lenkzeit ohne Unterbrechung nicht überschritten werden.

Aufgrund dieser Überlegungen schlage ich vor, die Fragen des vorlegenden Gerichts wie folgt zu beantworten:

Als „örtlicher Markt" im Sinne von Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates in seiner durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates geänderten Fassung ist anzusehen:

jeder in einem Umkreis von 50 km von dem in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betrieb gelegene Markt oder, wenn in diesem Umkreis kein Markt gelegen ist, auf dem regelmäßig (mindestens einmal pro Woche) Tiere der betreffenden Art oder Rasse gehandelt werden und eine dafür passende Infrastruktur vorhanden ist, der nächstgelegene Markt, der diese Voraussetzungen erfüllt (gegebenenfalls mit dem Zusatz: „sofern dieser auf der Straße nicht mehr als 150 km von dem betreffenden landwirtschaftlichen Betrieb entfernt ist").