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

In der Rechtssache C-394/92

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Politierechtbank Hasselt (Belgien) in dem bei dieser anhängigen Strafverfahren gegen

Marc Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS)

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 6 und 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sowie des Artikels 15 Absätze 2 bis 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1 und S. 8)

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,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

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

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der belgischen Regierung, vertreten durch J. Devadder, Verwaltungsdirektor im Ministerium für auswärtige Angelegenheiten, als Bevollmächtigten,

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

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Thomas van Rijn und Vittorio Di Bucci, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Barrister D. Bethlehem, und der Kommission in der Sitzung vom 2. Dezember 1993,

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

folgendes

Urteil

1 Die Politierechtbank Hasselt hat mit Beschluß vom 9. November 1992, beim Gerichtshof eingegangen am 13. November 1992, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag

drei Fragen nach der Auslegung der Artikel 6 und 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sowie des Artikels 15 Absätze 2 bis 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1 und S. 8) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich im Rahmen eines Strafverfahrens gegen Marc Michielsen (im folgenden: Angeklagter) und die Firma Geybels Transport Service (im folgenden: Firma Geybels) als zivilrechtlich haftende Beteiligte.

3 Der Angeklagte wurde am 12. August 1991, als er eine Zugmaschine für die Firma Geybels fuhr, in Antwerpen gemäß den genannten Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 kontrolliert. Dabei stellte sich heraus, daß er mehrere Verstöße gegen diese Verordnungen begangen hatte.

4 Aus den Akten geht in der Tat hervor, daß er an zwei verschiedenen Tagen die Ruhe- und Lenkzeiten nicht eingehalten hatte und außerdem am Tag der erwähnten Kontrolle zwei Schaublätter im Fahrtenschreiber seines Fahrzeugs benutzt hatte. Die einzige vor dem vorlegenden Gericht noch offene Frage, zu deren Beantwortung eine Auslegung der Gemeinschaftsvorschriften erforderlich ist, betrifft die betrügerische Benutzung der Schaublätter durch den Angeklagten.

5 Der Angeklagte machte vor der Politierechtbank Hasselt geltend, daß die Benutzung eines zweiten Schaublatts völlig ordnungsgemäß gewesen sei, da er einen neuen Auftrag übernommen habe, nachdem er seine tägliche Arbeitszeit beendet und die Firma verlassen habe.

6 Da dem vorlegenden Gericht die Auslegung bestimmter in den Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 enthaltener Begriffe unklar erschien, hat es beschlossen, dem Gerichtshof folgende Vorabentscheidungsfragen vorzulegen:

1) Arbeitszeit

Ist die Arbeitszeit die Zeit, in der der Fahrer eines Fahrzeugs, für das die Verordnungen (EWG) Nrn. 3820/85 und 3821/85 gelten, nicht frei über seine Zeit verfügen kann?

Umfaßt die Arbeitszeit die Lenkzeiten, die Unterbrechungen der Lenkzeiten und die für andere Tätigkeiten verwendete Zeit?

Ist diese Definition hinreichend genau, oder ist sie zu ersetzen oder zu nuancieren?

2) Tag

Ist der Tag ein Zeitraum von 24 Stunden, und welches ist für die Auslegung der Verordnungen (EWG) Nrn. 3820/85 und 3821/85 der Anfangszeitpunkt davon? 00.00 Uhr des Kalendertags oder der Zeitpunkt der ersten Übernahme eines diesen Verordnungen unterliegenden Fahrzeugs durch den betreffenden Fahrer?

Ist noch ein anderer Anfangszeitpunkt möglich?

3) Ende der Arbeitszeit

Ist das Ende der Arbeitszeit der Zeitpunkt, in dem der betreffende Fahrer keine Rechenschaft über die Verwendung seiner Zeit mehr schuldig ist und in dem er wieder frei über seine Zeit verfügen kann?

Ist eine andere Definition möglich?

Zur ersten und zur dritten Frage

7 Mit der ersten und der dritten Frage möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof erfahren, welche Bedeutung die Begriffe „Arbeitszeit" und „Ende der Arbeitszeit" im Sinne der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 haben, ohne jedoch eine genaue Bestimmung dieser Verordnungen zu erwähnen.

8 Zur ersten Frage ist festzustellen, daß der Ausdruck „Arbeitszeit" in mehreren Bestimmungen der Verordnung Nr. 3821/85, insbesondere in Artikel 15 Absatz 3 und in den Ziffern I Buchstabe a, II Nr. 4 und IV Buchstabe b ihres Anhangs I, vorkommt. Eine Definition dieses Begriffs ist jedoch weder in dieser Verordnung noch in der Verordnung Nr. 3820/85 enthalten.

9 Die belgische Regierung und die Kommission schlagen nicht vor, eine den Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 entnommene Definition zugrunde zu legen, da sie diese Verordnungen so verstehen, daß sie nur eine teilweise Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr herbeiführten.

10 Die Regierung des Vereinigten Königreichs ist der Auffassung, daß die beiden Verordnungen ein vollständiges System bildeten. Somit könnten die verlangten Definitionen aus den Bestimmungen dieser Verordnungen und vor allem aus dem Begriff „Ruhezeit", wie er in Artikel 1 Nr. 5 der Verordnung Nr. 3820/85 definiert sei, abgeleitet werden. „Arbeitszeit" im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 sei als die „tägliche Arbeitszeit" zu verstehen, die die Zeiten umfasse, in denen der Fahrer nicht frei über seine Zeit verfügen könne. Das „Ende der Arbeitszeit" werde daher durch den Beginn einer ausreichenden täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit bestimmt.

11 Um auf die erste Frage des vorlegenden Gerichts eine zweckdienliche Antwort zu geben, ist vorab festzustellen, daß die Begriffe „Arbeitszeit" und „tägliche Arbeitszeit" im Rahmen der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 nicht als synonym angesehen werden können. Die Unterscheidung zwischen diesen Begriffen ergibt sich nämlich aus Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 3821/85.

12 Zum einen ist in Absatz 2 Unterabsatz 1 dieses Artikels der Verordnung vorgesehen, daß das „Schaublatt ... erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen [wird], es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig".

13 Zum anderen heißt es in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich dieses Artikels, daß das Kontrollgerät so zu betätigen ist, „daß folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden: a) ... die Lenkzeiten; b) ... alle sonstigen Arbeitszeiten; c) ... die Bereitschaftszeit ...; d) ... die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten".

14 Aus den genannten Bestimmungen ergibt sich, daß der Begriff „tägliche Arbeitszeit" in Artikel 15 Absatz 2 weiter ist als der Begriff „Arbeitszeit" in Absatz 3 dieses Artikels. Der erste Begriff umfaßt nämlich den ganzen Arbeitstag als ununterbrochenen Zeitraum, während der zweite nur die Zeiten der tatsächlichen Tätigkeit des Fahrers abdeckt, die sich auf das Lenken auswirken können, einschließlich der

Lenkzeit. So fallen die „Bereitschaftszeiten", „die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten", die in Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung Nr. 3821/85 erwähnt sind, nicht unter den Begriff „Arbeitszeit", weil der Umstand, daß ihnen der Ausdruck „alle sonstigen Arbeitszeiten" vorangestellt ist, ausschließt, daß sie als Teil der Arbeitszeit angesehen werden können.

15 Dagegen läßt sich nicht von vornherein ausschließen, daß diese „Bereitschaftszeiten" sowie „Arbeitsunterbrechungen und Tagesruhezeiten" innerhalb der „täglichen Arbeitszeit" liegen, denn sie sind gemäß Artikel 15 Absatz 2 auf dem Schaublatt, das während der täglichen Arbeitszeit nicht entnommen werden darf, aufzuzeichnen.

16 Da die Begriffe „Arbeitszeit" und „tägliche Arbeitszeit" im Rahmen der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 nicht dieselbe Bedeutung haben, muß bestimmt werden, welchen dieser beiden Begriffe das vorlegende Gericht meint. Wie in Randnummer 4 des vorliegenden Urteils erwähnt ist, ist jedoch die einzige im Ausgangsverfahren noch offene Frage die, ob die Benutzung von zwei Schaublättern durch den Angeklagten an einem und demselben Tag rechtmäßig ist. Da das Schaublatt gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 nicht vor dem Ende der täglichen Arbeitszeit entnommen werden darf, ist dieser letzte Begriff, der in dieser Bestimmung genannt ist, auszulegen, um dem vorlegenden Gericht zu ermöglichen, die Rechtmäßigkeit des Verhaltens des Angeklagten zu beurteilen.

17 Folglich ist die erste Frage so zu verstehen, daß nach dem Begriff „tägliche Arbeitszeit" sowie nach seiner Tragweite und seinen Grenzen gefragt wird, und sie ist daher zusammen mit der dritten Frage zu prüfen, die dasselbe Problem betrifft.

18 Es sind jedoch unter den in Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung Nr. 3821/85 genannten Zeiten diejenigen konkret zu bestimmen, die unter den Begriff „tägliche Arbeitszeit" fallen.

19 Die ersten beiden Kategorien von Zeiten (die „Lenkzeiten" und „alle sonstigen Arbeitszeiten") sind definitionsgemäß Arbeitszeiten.

20 Was die dritte Kategorie (die „Bereitschaftszeit") angeht, so wird eine von den Zeiten der tatsächlichen Arbeit unabhängige Berechnung bei der Kontrolle unmöglich, sobald diese Kategorie gemäß Artikel 15 Absatz 4 nach Wahl der Mitgliedstaaten zusammen mit der zweiten Kategorie („alle sonstigen Arbeitszeiten") aufgezeichnet werden darf.

21 Zu den „Ruhezeiten" ist festzustellen, daß die Verordnung Nr. 3820/85 in Artikel 6 Absatz 1 die Höchstdauer der Tageslenkzeit festlegt. Ebenso ist in Artikel 8 Absatz 1 dieser Verordnung die Mindestdauer der täglichen Ruhezeit vorgeschrieben. Dessen Unterabsatz 2 bestimmt, daß, wenn diese Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen wird, einer davon mindestens acht zusammenhängende Stunden betragen muß und daß sich die Mindestruhezeit in diesem Fall auf zwölf Stunden erhöht.

22 Außerdem ist zu bemerken, daß die Ruhezeit in Artikel 1 Nr. 5 der Verordnung Nr. 3820/85 als „jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann", definiert ist. Gemäß Artikel 2 der Verordnung Nr. 3821/85 ist diese Definition für diese Verordnung anwendbar.

23 Nimmt der Fahrer seine Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitten, so gehören im Hinblick auf die Definition der Ruhezeit in dem genannten Artikel 1 Nr. 5 die Abschnitte dieser Zeit, die weniger als eine Stunde betragen, zur täglichen Arbeitszeit.

24 Zu den „Arbeitsunterbrechungen" ist festzustellen, daß sie nach Artikel 7 Absatz 5 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht als tägliche Ruhezeit betrachtet werden dürfen. Da sie definitionsgemäß zwischen Lenkzeiten liegen müssen, können sie nicht innerhalb der täglichen Arbeitszeit individualisiert werden.

25 Um den Beginn und das Ende der so umschriebenen täglichen Arbeitszeit zu bestimmen, ist von dem Urteil vom 2. Juni 1994 in der Rechtssache C-313/92 (Van Swieten, Slg. 1994, I-2177, Randnrn. 22 bis 27) auszugehen, in dem der Gerichtshof ausgeführt hat, daß die tägliche Arbeitszeit des Fahrers in dem Moment beginnt, in dem er nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt. Wird die tägliche Ruhezeit in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen, so beginnt die Arbeitszeit am Ende der Ruhezeit, deren Dauer acht Stunden nicht unterschreitet. Folglich entspricht das Ende der täglichen Arbeitszeit dem Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen wird, dem Beginn einer Ruhezeit von mindestens acht zusammenhängenden Stunden.

26 Im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen ist auf die erste und die dritte Frage zu antworten, daß die „tägliche Arbeitszeit" im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 die Lenkzeit, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Bereitschaftszeit, die Arbeitsunterbrechungen sowie die tägliche Ruhezeit umfaßt, sofern diese eine Stunde nicht überschreitet, falls der Fahrer sie in zwei oder drei Abschnitten nimmt. Die tägliche Arbeitszeit beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt, oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, am Ende der Ruhezeit, deren Dauer acht Stunden nicht unterschreitet. Sie endet zu Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in

Abschnitten genommen wird, zu Beginn einer Ruhezeit von mindestens acht zusammenhängenden Stunden.

Zur zweiten Frage

27 Mit der zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob sich der Begriff „Tag" im Sinne der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 mit dem Begriff „Zeitraum von 24 Stunden" in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 deckt und in welchem Moment dieser Zeitraum beginnt.

28 Aus der Lektüre des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 ergibt sich, daß die Ausdrücke „Tag" und „Zeitraum von 24 Stunden" synonym sind. In Unterabsatz 1 dieses Absatzes wird nämlich auf den Zeitraum von 24 Stunden Bezug genommen, während in Unterabsatz 2 des Absatzes das Wort Tag verwendet wird und beide Unterabsätze den gleichen Gegenstand haben, nämlich die Ruhezeit.

29 In dem genannten Urteil Van Swieten hat der Gerichtshof den Ausdruck „Zeitraum von 24 Stunden" als jede Zeitspanne definiert, die in dem Moment beginnt, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt.

30 Folglich ist auf die zweite Frage zu antworten, daß der Begriff „Tag" im Sinne der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 als gleichwertig mit dem Begriff „Zeitraum von 24 Stunden" zu verstehen ist, der 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.

Kosten

31 Die Auslagen der belgischen Regierung und der Regierung des Vereinigten Königreichs sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Bestandteil 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 Politierechtbank Hasselt mit Beschluß vom 9. November 1992 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1) Die „tägliche Arbeitszeit" im Sinne des Artikels 15 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr umfaßt die Lenkzeit, alle sonstigen Arbeitszeiten, die Bereitschaftszeit, die Arbeitsunterbrechungen sowie die tägliche Ruhezeit, sofern diese eine Stunde nicht überschreitet, falls der Fahrer sie in zwei oder drei Abschnitten nimmt. Die tägliche Arbeitszeit beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt, oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, am Ende der Ruhezeit, deren Dauer acht Stunden nicht unterschreitet. Sie endet zu Beginn einer täglichen Ruhezeit oder, wenn die tägliche Ruhezeit in Abschnitten genommen wird, zu Beginn einer Ruhezeit von mindestens acht zusammenhängenden Stunden.

2) Der Begriff „Tag" im Sinne der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und Nr. 3821/85 ist als gleichwertig mit dem Begriff „Zeitraum von 24 Stunden" zu verstehen, der 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.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 9. Juni 1994.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Sechsten Kammer

G. F. Mancini