URTEIL DES GERICHTSHOFES
VOM 15. DEZEMBER 1977 [1]

Auditeur du Travail gegen Bernard Dufour, SA Creyf's Interim und SA Creyf's Industrial (Ersuchen um Vorabentscheidung, vorgelegt vom Tribunal correctionnel Charleroi)

Rechtssache 76/77

Leitsätze

Straßenverkehr — Sozialvorschriften — Harmonisierung — Persönliches Kontrollbuch — Aushändigung — Transportunternehmen — Verpflichtung — Leiharbeitsunternehmen — Mögliche Verantwortung
(Verordnung Nr. 543/69, Art. 14 Abs. 7 und 8)

Es ist Aufgabe des Transportunternehmens zu beurteilen, ob den Mitgliedern des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch auszuhändigen ist, und ihm obliegt folglich die Verpflichtung zur Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung Nr. 543/69. Anders wäre es nur, wenn die gemäß Artikel 14 Absatz 9 der Verordnung erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Verantwortung hierfür im Sonderfall der leihweisen Überlassung von Arbeitskraft dem Leiharbeitsunternehmen auferlegten.

In der Rechtssache 76/77

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom Tribunal correctionnel Charleroi in der vor diesem Gericht anhängigen Strafsache

AUDITEUR DU TRAVAIL

gegen

BERNARD DUFOUR, SA CREYF'S INTERIM UND SA CREYF'S INDUSTRIAL

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Begriffs „Unternehmen" in Artikel 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr.

1 — Verfahrenssprache: Französisch.

543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten H. Kutscher, der Kammerpräsidenten M. Sørensen und G. Bosco, der Richter A. M. Donner, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, A. J. Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe und A. Touffait,

Generalanwalt: F. Capotorti
Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt und der Vortrag der Parteien im schriftlichen und mündlichen Verfahren lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und Verfahren

Aus dem Vorlageurteil ergibt sich, daß am 30. Juli 1975 in Ronse (Belgien) bei einer Polizeikontrolle ein Lastkraftwagen angehalten wurde, der für Rechnung der Firma Daniel Construction Company International fuhr und von dem Fahrer André Gustin gelenkt wurde; der Fahrer war nicht im Besitz des in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vorgesehenen persönlichen Kontrollbuchs, und der Lastkraftwagen war auch nicht mit einem Kontrollgerät ausgerüstet, durch welches die Notwendigkeit des persönlichen Kontrollbuchs hätte entfallen können. Die Firma Daniel CCI erklärte, sie habe sich für das Lenken eines ihrer eigenen Lastkraftwagen der Dienste des ihr von der Firma SA Creyf's Interim leihweise überlassenen Fahrers André Gustin bedient. Der Geschäftsführer dieser Gesellschaft, Bernard Dufour, erklärte, er habe der Firma Daniel CCL einen Fahrer überlassen, der Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis gewesen sei, und fügte hinzu, die SA Creyf's besitze keine eigenen Fahrzeuge.

Die Staatsanwaltschaft erhob Anklage gegen Bernard Dufour wegen Verstoßes gegen die Königliche Verordnung vom 23. März 1970, welcher nach Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1969 strafbar ist, und lud ferner die Firma SA Creyf's Interim als für Zahlungsverpflichtungen haftende Gesellschaft.

Das Tribunal correctionnel Charleroi stellte fest, es sei fraglich, ob die Verpflichtung zur Aushändigung des persönlichen Kontrollbuchs an die Mitglieder des Fahrpersonals eines Fahrzeugs demjenigen Unternehmen obliege, dessen ausschließlicher Unternehmensgegenstand die leihweise Überlassung von Arbeitskräften, hier eines Lastkraftwagenfahrers, sei, oder vielmehr dem Unternehmen, das diese Arbeitskräfte entleihe und die Dienste des Fahrers für seine Transporte im Straßenverkehr verwende. Das Tribunal correctionnel stellte fest:

— Nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates (Abl. 1969 L 77) müßten die Mitglieder des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das nicht im Linienverkehr eingesetzt sei, ein persönliches Kontrollbuch nach dem Muster im Anhang mit sich führen.
— Artikel 14 Absatz 7 bestimme, daß jedes Unternehmen ein Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher zu führen habe und daß dieses Verzeichnis die Namen der Mitglieder des Fahrpersonals enthalten müsse, denen ein Buch ausgehändigt worden sei.
— Nach Artikel 14 Absatz 8 habe das Unternehmen die abgeschlossenen persönlichen Kontrollbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren.

Das Tribunal correctionnel suchte vergeblich in Artikel 1 der Verordnung Nr. 543/69, wo die in den nachfolgenden Bestimmungen verwendeten Begriffe definiert sind, eine Definition des Begriffs Unternehmen und führte aus, daß Artikel 18 dieser Verordnung wegen der zu ihrer Durchführung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die zu gegebener Zeit von den Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission zu treffenden Maßnahmen verweise; Artikel 18 bestimmt, daß diese Vorschriften sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die *Ahndung* im Fall von Zuwiderhandlungen erstrecken.

Nach einer Zusammenstellung und Prüfung der von den belgischen Stellen zur Durchführung der Gemeinschaftsverordnung Nr. 543/69 erlassenen innerstaatlichen Vorschriften kam das Tribunal correctionnel bei seiner Prüfung der königlichen Verordnung vom 23. März 1970 und vom 7. Mai 1973 zu dem Ergebnis, daß diese den Begriff des Unternehmens ebensowenig definierten wie die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen. Auch die Rechtsprechung der belgischen Cour de cassation führe in dieser Frage nicht weiter.

Das Tribunal correctionnel Charleroi hat deshalb beschlossen, von dem Verfahren nach Artikel 177 EWG-Vertrag Gebrauch zu machen und dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

„Zur Auslegung des in Artikel 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 und den Anhängen der Königlichen Verordnungen vom 23. März 1970 und 7. Mai 1973 verwendeten Begriffs „Unternehmen":

1. Ist mit dem Begriff „Unternehmen" ausschließlich die natürliche oder juristische Person gemeint, die selbst oder durch ihre Beauftragten im Straßenverkehr Transporte durchführt, auch wenn diese Transporte nur einen Teil ihrer geschäftlichen Tätigkeit ausmachen?
2. Ist die vorgenannte Person, wenn sie sich zum Lenken ihres oder ihrer Fahrzeuge der Dienste von ihr leihweise überlassenem Personal bedient, von der Verpflichtung befreit, jedem Mitglied des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch auszuhändigen, und ist mit dem Begriff „Unternehmen" in diesem Fall die natürliche oder juristische Person gemeint, die die Arbeitskräfte leihweise überläßt?
3. Ist anzunehmen, daß der Begriff „Unternehmen" gleichbedeutend mit „Arbeitgeber" ist und daß in diesem Fall das Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem Verleiher der Arbeitskraft und dem Arbeitnehmer bestehen bleibt oder zwischen dem Entleiher der

Arbeitskraft und dem Arbeitnehmer entsteht?"

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und die Regierung des Königreichs der Niederlande haben gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes schriftliche Erklärungen eingereicht.

Der Gerichtshof hat nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in die mündliche Verhandlung einzutreten. Er hat jedoch das vorlegende Gericht ersucht, ihm folgende Angaben und Unterlagen zur Verfügung zu stellen:

„— den für den Fahrer André Gustin zwischen ‚beiden Unternehmen' zustande gekommenen Arbeitnehmerüberlassungsvertrag;
— die in diesem Zusammenhang zwischen den Unternehmen geführte Korrespondenz;
— den Vertrag zwischen dem Fahrer Gustin und dem Leiharbeitsunternehmen;
— den Namen des Unternehmens, das das Arbeitsentgelt von Gustin zahlt und für ihn Beiträge zur Sozialversicherung abführt."

Die Kommission hat den Gerichtshof gebeten, in der mündlichen Verhandlung anzugeben, wer ihrer Ansicht „normalerweise" das Kontrollbuch aushändigen müßte — der Halter eines Lastkraftwagens oder der Verleiher eines Fahrers.

II — Zusammenfassung der gemäß Artikel 20 der Satzung des Gerichtshofes eingereichten Erklärungen

Zur „Zulässigkeit"

Die *Kommission* bemerkt, sie habe zur Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens des Tribunal correctionnel Charleroi, „soweit es sich auf die Auslegung von gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften bezieht", nichts vorzutragen.

Zur rechtlichen Beurteilung

Die *niederländische Regierung* ist zur ersten dem Gerichtshof vorgelegten Frage der Ansicht, der Begriff des Unternehmens im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 beziehe sich ausschließlich auf natürliche oder juristische Personen, die sich persönlich oder unter Einschaltung entweder von eigenem Personal oder von geliehener Arbeitskraft ganz oder teilweise mit der Durchführung von Transporten im Straßenverkehr und mit diesem Geschäft zusammenhängenden Tätigkeiten befaßten.

Zu den Fragen 2 und 3 ist die Regierung der Niederlande der Ansicht, im vorliegenden Fall, wie er sich nach der Frage darstelle, müsse der Begriff Unternehmen so verstanden werden, daß er sich auf die natürliche oder juristische Person beziehe, für die ein Mitglied des Fachpersonals tatsächlich Arbeiten erbringe, die in den Bereich des Straßenverkehrs gehörten. Die Verpflichtung zur Aushändigung des persönlichen Kontrollbuchs obliege dieser Person, und diese müsse strafrechtlich für die Nichteinhaltung jeder für das Unternehmen geltenden Bestimmung verantwortlich sein, unter anderem für die Verpflichtung zur Aushändigung des persönlichen Kontrollbuchs. Die niederländische Regierung hält diese Lösung schon deshalb für wünschenswert, weil es recht und billig sei, daß derjenige strafrechtlich verantwortlich sei, der am besten über die Einhaltung der vorerwähnten Regelung zu wachen vermöge.

Die *Kommission* gibt zunächst eine Darstellung des Sachverhalts und der einschlägigen Vorschriften und hebt sodann die Bedeutung der Verordnung Nr. 543/69 hervor, deren dreifache Zielsetzung — der soziale Fortschritt, die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und die Sicherheit des Straßenverkehrs — vom Gerichtshof in dem Urteil 65/76 vom 25. Januar 1977 (Slg. 1977, 29) unterstrichen worden sei.

In der vorliegenden Rechtssache stellte sich die Frage, was man unter einem „Unternehmen" im Sinne der Verordnung insbesondere in dem Sonderfall zu verstehen habe, daß die Dienste des Fahrers, der das Fahrzeug eines Transportunternehmens lenke, von einem Zeitarbeitsunternehmen „entliehen" worden seien (zur Frage der Zeitarbeit in der Gemeinschaft verweist die Kommission auf einen Artikel von Professor G. Schnorr, CDE 1973, S. 131).

Aus der Verordnung 543/69 und den belgischen Durchführungsvorschriften ergebe sich, daß ein deutlicher Unterschied gemacht werde zwischen dem Unternehmen und den Mitgliedern des Fahrpersonals, welche andere Pflichten hätten, und daß die innerstaatlichen Behörden, die das persönliche Kontrollbuch ausstellten, dies nicht unmittelbar den Mitgliedern des Fachpersonals übergäben, sondern es den Unternehmen zur Verfügung stellten, die es ihrerseits diesen aushändigten.

Aus einer Untersuchung der Verordnung und des Anhangs folgert die Kommission, die Begriffe des Unternehmens und des Arbeitgebers würden unterschiedslos verwendet, wie der Gerichtshof unter der Randnummer 11 der Entscheidungsgründe des bereits zitierten Urteils 67/76 festgestellt habe. Der Begriff „Unternehmen" müsse deshalb im weitesten Sinne verstanden werden und sowohl den Arbeitgeber erfassen, der das Arbeitsentgelt zahle und die Soziallasten trage, als auch jeden, in dessen Auftrag der Fahrer aufgrund eines Abhängigkeitsverhältnisses tätig werde.

Die Schwierigkeit im vorliegenden Fall liege nun gerade darin, daß durch die Einschaltung eines Zeitarbeitsunternehmens die Verpflichtung des Fahrers zur Erbringung seiner Arbeitsleistung nicht gegenüber derjenigen Person bestehe, die Inhaber des Direktionsrechts sei; es bestehe im übrigen in der Person desselben Fahrers eine doppelte arbeitsrechtliche Beziehung. Dies bedeute, daß das Zeitarbeitsunternehmen die Dienste eines Fahrers nicht verleihen dürfe, ohne sich zu vergewissern, daß dieser im Besitz des persönlichen Kontrollbuchs sei, welches ebenso zwingend vorgeschrieben sei, wie z. B. der Führerschein; entsprechend dürfe das Unternehmen, das einen Transport durchführen lasse, eines seiner Fahrzeuge nicht durch einen Fahrer lenken lassen, ohne zuvor überprüft zu haben, daß dieser ein Kontrollbuch besitze; schließlich dürfe der Fahrer sich nicht ohne dieses Kontrollbuch, das er täglich auf dem laufenden halten müsse, ans Steuer setzen.

Da also eine erfolgsbezogene Verpflichtung bestehe, meint die Kommission, falls mehrere „Unternehmen" betroffen seien, hätten diese die Pflicht, sich gegenseitig zu vergewissern, daß eines von ihnen das Kontrollbuch aushändige, so daß die Verordnung voll zur Anwendung komme.

Unter diesen Umständen seien mehrere Fallgestaltungen denkbar:

a) Der nationale Gesetzgeber könne die insoweit notwendigen Vorschriften geschaffen und bestimmt haben, welches Unternehmen in Fällen wie dem vorliegenden tatsächlich den Mitgliedern des Fahrpersonals das Kontrollbuch aushändigen müsse.
b) Mangels einer derartigen Regelung müßten die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den betroffenen Unternehmen bestimmen, welches Unternehmen die Verpflichtung zur Aushändigung des Kontrollbuchs treffe.

Selbstverständlich sei es Sache des innerstaatlichen Gerichts, festzustellen, inwieweit derartige Bestimmungen vorhanden seien. Wenn aber derartige Bestimmungen fehlten, müßten die Unternehmen, die sich unmittelbar oder mittelbar, gelegentlich oder ständig an Transportvorgängen beteiligten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fielen, sich in jedem Fall und vor der Abfahrt des Fahrpersonals vergewissern, daß diesem das persönliche Kontrollbuch ausgehändigt worden sei.

Die Verpflichtung zur Aushändigung des Kontrollbuchs sei nämlich eine unbe-

dingte, erfolgesbestimmte, allen von der Anwendung Betroffenen obliegende Verpflichtung, durch die verhindert werden solle, daß jeder Beteiligte seine Verantwortung auf einen anderen abwälze.

Hätten sich die betroffenen Unternehmen nicht vorher vergewissert, daß das Kontrollbuch ausgehändigt worden sei, dann müsse man sie als beide gleichermaßen für die unterbliebene Aushändigung verantwortlich ansehen.

Die Kommission schlägt deshalb vor, die dem Gerichtshof von dem Tribunal correctionnel Charleroi vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

— „Unter einem ‚Unternehmen' im Sinne der Verordnung Nr. 543/69 ist jede natürliche oder juristische Person zu verstehen, die sich unmittelbar oder mittelbar, gelegentlich oder ständig an Transportvorgängen beteiligt, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, wobei es insbesondere unbeachtlich ist, ob sie sich der Arbeitskraft von Personal bedient, das ihr leihweise überlassen worden ist, oder ob sie Arbeitskraft verleiht.

— Soweit innerstaatliche Vorschriften oder vertragliche Vereinbarungen zwischen den Parteien fehlen, die bestimmen, wen die Pflicht zur Aushändigung des Kontrollbuchs trifft, müssen sich die betroffenen Unternehmen gegenseitig vergewissern, daß das persönliche Kontrollbuch tatsächlich ausgehändigt worden ist.

— Haben sich diese Unternehmen nicht vergewissert, daß das Kontrollbuch ausgehändigt worden ist, dann sind sie als gleichermaßen für die unterlassene Aushändigung verantwortlich anzusehen."

III — Mündliche Verhandlung

In der Sitzung vom 26. Oktober 1977 ist für die Kommission als Bevollmächtigter Herr Etienne Lasnet aufgetreten.

Er hat auf zwei Fragen des Berichterstatters geantwortet und folgendes ausgeführt:

— Die Kommission lege Wert auf die Feststellung, daß normalerweise eine Situation, wie sie dieser Rechtssache zugrunde liege, durch eine innerstaatliche Vorschrift geregelt werden müsse.

— Fehle eine derartige Regelung, könne eine zweite Lösung darin bestehen, daß zwischen den betroffenen Unternehmen eine freiwillige Vereinbarung getroffen werde.

— Fehlten eine Regelung und vertragliche Vereinbarungen, dann müßten sich die Unternehmen gegenseitig vergewissern, daß die gemeinschaftliche Regelung eingehalten werde; der Fahrer selbst müsse sie kennen, denn niemand könne sich auf seine Unkenntnis des Gesetzes berufen.

— Jedenfalls sei die „erfolgsbestimmte" Verpflichtung der gemeinschaftsrechtlichen Regelung unbedingt; dies erkläre, daß die Unternehmen möglicherweise gemeinsam verantwortlich seien.

— Nur gewisse Anhaltspunkte könnten es erlauben, wie es die Regierung der Niederlande vorschlage, diese Verantwortung eher dem einen Unternehmen als dem anderen aufzuerlegen.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 22. November 1977 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Das Tribunal correctionnel des Bezirks Charleroi hat den Gerichtshof mit Urteil vom 13. Juni 1977, beim Gerichtshof eingegangen am 30. Juni 1977,

gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag um Entscheidung ersucht, wie der Begriff „Unternehmen" auszulegen ist, der sich sowohl in Artikel 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77 vom 29. 3. 1969, S. 49) als auch in den Anhängen zu den Königlichen Verordnungen vom 23. März 1970 und vom 7. Mai 1973 zur Durchführung der vorgenannten Verordnung findet.

2 Diese Frage stellt sich im Rahmen eines Strafverfahrens gegen den Direktor eines Zeitarbeitsunternehmens, das einem Transportunternehmen einen „Aushilfsfahrer" zur Verfügung gestellt hatte; dieser war am 30. Juli 1975 von der Polizei kontrolliert worden, als er einen Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen lenkte, ohne im Besitz des in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 543/69 vorgeschriebenen persönlichen Kontrollbuchs zu sein, was nach Artikel 2 des belgischen Gesetzes vom 18. Februar 1969 strafbar ist.

3 Das vorlegende Gericht stellt sich in Anbetracht der Tatsache, daß die Begriffe des Unternehmens und des Arbeitgebers im Anhang verwendet werden, ohne in der Verordnung Nr. 543/69 definiert zu sein, die Frage, ob die Verpflichtung zur Aushändigung des persönlichen Kontrollbuchs an die Mitglieder des Fahrpersonals das Unternehmen trifft, dessen Unternehmensgegenstand die leihweise Überlassung von Arbeitskräften ist, oder das Unternehmen, das die Dienste dieses Fahrers bei seinen Transporten im Straßenverkehr verwendet.

4 Das Gericht hat die folgenden Fragen vorgelegt:

1. Ist mit dem Begriff „Unternehmen" ausschließlich die natürliche oder juristische Person gemeint, die selbst oder durch ihre Beauftragten im Straßenverkehr Transporte durchführt, auch wenn diese Transporte nur einen Teil ihrer geschäftlichen Tätigkeit ausmachen?

2. Ist die vorgenannte Person, wenn sie sich zum Lenken ihres oder ihrer Fahrzeuge der Dienste von ihr leihweise überlassenem Personal bedient, von der Verpflichtung befreit, jedem Mitglied des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch auszuhändigen, und ist mit dem Begriff „Unternehmen" in diesem Fall die natürliche oder juristische Person gemeint, die die Arbeitskräfte leihweise überläßt?

3. Ist anzunehmen, daß der Begriff „Unternehmen" gleichbedeutend mit „Arbeitgeber" ist und daß in diesem Fall das Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem Verleiher der Arbeitskraft und dem Arbeitnehmer bestehen bleibt oder zwischen dem Entleiher der Arbeitskraft und dem Arbeitnehmer entsteht?

5 Diese Fragen erfordern eine Auslegung der Verordnung Nr. 543/69, weil es Unternehmen gibt, die Arbeitskräfte leihweise überlassen, und Unternehmen, die sie einsetzen.

6 Im Jahr 1969, als die Gemeinschaftsorgane die Bedingungen des Straßenverkehrs harmonisierten, gab es wenig Zeitarbeitsunternehmen. Dies erklärt, daß die durch sie in diesem besonderen Bereich aufgeworfenen Probleme nicht gelöst wurden.

7 Nach Artikel 14 Absatz 9 der Verordnung Nr. 543/69 bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, „alle erforderlichen Maßnahmen für die Ausgabe und die Überwachung [der] Kontrollbücher" zu treffen.

8 In Absatz 7 und 8 von Artikel 14 der Verordnung Nr. 543/69 ist bestimmt, daß „jedes Unternehmen ... ein Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher zu führen [hat]" und daß „das Unternehmen ... die abgeschlossenen persönlichen Kontrollbücher mindestens ein Jahr lang aufzubewahren [hat]".

9/10 Nur die italienische Fassung der Verordnung bezeichnet das Unternehmen, das zur Führung eines Verzeichnisses der persönlichen Kontrollbücher verpflichtet ist, näher und legt die Verpflichtung allein dem „Transportunternehmen" auf. Dagegen wird in den Fassungen der anderen Amtssprachen der Gemeinschaft der Begriff „Unternehmen" nicht weiter erläutert.

11/14 Der persönliche Geltungsbereich der Verordnung ist, was die Frage betrifft, welches Unternehmen für die Aushändigung des Kontrollbuchs verantwortlich ist, angesichts dieser unterschiedlichen Fassungen im maßgeblichen Zeitpunkt unter Berücksichtigung der von der Verordnung geschaffenen Regelung und ihrer Zielsetzung zu bestimmen. Die Verordnung verfolgt im Rahmen der Harmonisierung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften eine Reihe von Zielen, bei denen es um den sozialen Schutz des Fahrers, die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Transportunternehmen geht. Um die Erreichung dieser Ziele zu

gewährleisten, hat die Verordnung unter anderem ein persönliches Kontrollbuch geschaffen, das Tageskontrollblätter enthält, auf denen insbesondere die Lenkzeiten und die Ruhezeiten sowie ein Wochenbericht über die Gesamtdauer der Arbeitszeiten während der Woche eingetragen werden. Für Transporte, die mit Fahrzeugen der in Artikel 4 der Verordnung Nr. 543/69 aufgeführten Art oder außerhalb der Gemeinschaft (Art. 2) ausgeführt werden, ist dieses Kontrollbuch nicht zwingend vorgeschrieben.

15/16 Da die Bestimmung des zu lenkenden Fahrzeuges, der zurückzulegenden Wegstrecke sowie der Lenk- und Ruhezeiten durch das Transportunternehmen erfolgt, kann dieses beurteilen, ob den Mitgliedern des Fahrpersonals ein persönliches Kontrollbuch auszuhändigen ist; ihm obliegt folglich die Verpflichtung zur Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 14 Absatz 7 und 8. Anders wäre es nur, wenn die gemäß Artikel 14 Absatz 9 erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Verantwortung hierfür in dem Sonderfall der leihweisen Überlassung von Arbeitskraft dem Leiharbeitsunternehmen auferlegten.

17 Aufgrund dieser Erwägungen sind beim gegenwärtigen Stand der gemeinschaftsrechtlichen Regelung in Anbetracht ihrer Ziele und der innerstaatlichen Rechtslage im maßgeblichen Zeitpunkt die drei von dem vorlegenden Gericht gestellten Fragen zusammen im Sinne der vorstehenden Ausführungen zu beantworten.

Kosten

18/19 Die Auslagen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Niederlande, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem Verfahren vor dem vorlegenden Gericht; diesem obliegt deshalb die Kostenentscheidung.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Tribunal correctionnel des Bezirks Charleroi mit Urteil vom 13. Juni 1977 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Die Verpflichtung zur Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung Nr. 543/69 obliegt dem Transportunternehmen.

Anders wäre es nur, wenn die gemäß Artikel 14 Absatz 9 der Verordnung erlassenen innerstaatlichen Rechtsvorschriften die Verantwortung hierfür in dem Sonderfall der leihweisen Überlassung von Arbeitskraft dem Leiharbeitsunternehmen auferlegten.

Kutscher Sørensen Bosco Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. Dezember 1977.

Der Kanzler

A. Van Houtte

Der Präsident

H. Kutscher

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS FRANCESCO CAPOTORTI VOM 22. NOVEMBER 1977 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Gegenstand der vorliegenden Rechtssache ist die Vorabentscheidung über die Auslegung von Artikel 14 Absatz 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sowie der ergänzenden und ändernden Bestimmungen im Anhang dieser Verordnung und in den späteren Verordnungen Nr. 514/72 und Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972.

Die Verordnung Nr. 543/69 enthält nicht nur aus sozialen Gründen, sondern auch aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs genaue Vorschriften über die Zusammensetzung des Fahrpersonals der Transportfahrzeuge, die Dauer der Lenkzeiten und die Ruhezeiten. Um die Einhaltung dieser Vorschriften zu gewährleisten, bestimmt Absatz 1 des erwähnten Artikels 14: „Die Mitglieder des Fahrpersonals eines Fahrzeugs, das nicht im Linienverkehr eingesetzt ist, müssen ein persönliches Kontrollbuch nach dem Muster im Anhang mit sich führen."

1 — Aus dem Italienischen übersetzt.