

Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 25.01.1977 – C-65/76

Zweite Kammer

ECLI:EU:C:1977:7

Leitsatz

Die Artikel 1, 2 und 4 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind so auszulegen, daß sie jede in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Beförderung erfassen, gleich welche Eigenschaft dem Fahrer des Fahrzeugs zukommt. Die Vorschriften der Verordnung gelten damit für Beförderungen durch einen selbständigen Gewerbetreibenden ebenso wie für solche, die von einem abhängig beschäftigten Fahrer durchgeführt werden.

In der Rechtssache 65/76

betreffend das dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Correctionele Rechtbank Oudenaarde (Belgien) in dem vor dieser in der Berufungsinstanz anhängigen Strafverfahren gegen

MARCEL DERYCKE, ambulanter Händler, wohnhaft in Ronse,

vorgelegte Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 2 und 4 Nr. 2 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

erläßt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten P. Pescatore, der Richter A. J. Makkenzie Stuart und A. Touffait,

Generalanwalt: H. Mayras

Kanzler: A. Van Houtte

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Sachverhalt, Verfahrensablauf und die nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG abgegebenen Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und schriftliches Verfahren

Die Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49), geändert durch die Verordnungen des Rates Nrn. 514/72 und 515/72 vom 28. Februar 1972 (ABl. L 67, S. 1 und 11), enthält Vorschriften über die Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr, insbesondere für die Zusammensetzung des Fahrpersonals, die Lenk- und die Ruhezeiten.

Um die Überprüfung der Einhaltung dieser Vorschriften zu ermöglichen, ist in Artikel 14 der Verordnung ein persönliches Kontrollbuch vorgesehen, das alle Mitglieder des Fahrpersonals eines nicht im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugs mit sich führen müssen. In die Tageskontrollblätter dieses Kontrollbuchs müssen die Mitglieder des Fahrpersonals Angaben über die Zeitabschnitte eintragen, die auf die Tagesruhezeiten, bestimmte Arbeitsunterbrechungen, die Lenkzeiten und die anderen Zeiten der Anwesenheit am Arbeitsplatz entfallen.

Nach Artikel 16 der Verordnung Nr. 543/69 hatte der Rat spätestens bis zum 31. Dezember 1969 die technischen Merkmale eines mechanischen Kontrollgeräts festzulegen, das im Rahmen des Möglichen an die Stelle des persönlichen Kontrollbuchs treten sollte. In Ausführung dieser Vorschrift erging die Verordnung Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr (ABl. L 164, S. 1), die durch die Verordnung Nr. 1787/73 des Rates vom 25. Juni 1973 (ABl. L 181, S. 1) geändert wurde.

Nach Artikel 18 der Verordnung Nr. 543/69 erlassen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die zur Durchführung der Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Diese Vorschriften müssen sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung von Zuwiderhandlungen erstrecken.

In Belgien ist daraufhin unter dem 23. März 1970 eine Verordnung zur Ausführung der Verordnung Nr. 543/69 (Staatsblad, S. 3136) erlassen worden.

Hinsichtlich der Ahndung von Zuwiderhandlungen erklärt diese Verordnung Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über Maßnahmen zur Ausführung der internationalen Verträge und Akte betreffend den Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr für anwendbar.

Am 18. Juli 1975 nahm die belgische Gendarmerie in Etikhove ein Protokoll darüber auf, daß Herr Marcel Derycke, ein in Ronse wohnhafter ambulanter Händler, auf einer öffentlichen Straße einen zur Beförderung von Gütern bestimmten Lastkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t geführt habe, ohne ein persönliches Kontrollbuch gemäß der Verordnung Nr. 543/69 und der belgischen Verordnung vom 23. März 1970 mit sich zu führen und ohne daß sein Fahrzeug mit einem Kontrollbuch ausgerüstet gewesen sei.

Die Politirechtbank Ronse hat Herrn Derycke mit Urteil vom 12. Mai 1976 zu einer Geldstrafe von 1500 Franken verurteilt, deren Vollstreckung ausgesetzt wurde.

Gegen dieses Urteil hat Herr Derycke Berufung zur Correctionele Rechtbank Oudenaarde eingelegt

Zur Begründung hat er geltend gemacht, die Verordnung Nr. 543/69 gelte nicht für selbständige Gewerbetreibende, sondern ausschließlich für solche Lastkraftwagenfahrer, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses für einen Arbeitgeber oder ein Unternehmen tätig sind.

Mit Urteil vom 25. Juni 1976 hat die Correctionele Rechtbank Oudenaarde gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag die Entscheidung über die Berufung ausgesetzt, bis der Gerichtshof im Wege der Vorabentscheidung folgende Frage entschieden hat:

Ist den Artikeln 2 und 4 Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu entnehmen, daß diese Verordnung auf jeden Güterverkehr Anwendung findet, der mit einem Fahrzeug betrieben wird, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,51 oder mehr beträgt, ohne Rücksicht darauf, welche Eigenschaft dem Fahrer dieses Fahrzeugs zukommt, daß also die Verordnung für den Güterverkehr gilt, der entweder von einem Arbeitnehmer oder von einem selbständigen Gewerbetreibenden durchgeführt wird,

oder sind die genannten Artikel der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 in dem Sinne auszulegen, daß diese Verordnung — was den Güterverkehr mit einem Fahrzeug mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von 3,5 t oder mehr betrifft — nur auf den Güterkraftverkehr Anwendung findet, der von einem Arbeitnehmer eines Unternehmens durchgeführt wird, daß also die Verordnung nicht für den Güterverkehr gilt, der von einem selbständigen Gewerbetreibenden auf eigene Rechnung betrieben wird?

Das Urteil der Correctionele Rechtbank Oudenaarde ist bei der Kanzlei des Gerichtshofes am 13. Juli 1976 eingetragen worden.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG am 15. September 1976 schriftliche Erklärungen abgegeben.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in die mündliche Verhandlung einzutreten.

Mit Beschluß vom 19. Oktober 1976 hat der Gerichtshof gemäß Artikel 95 § 1 seiner Verfahrensordnung die Rechtssache an die Zweite Kammer verwiesen.

II — Vor dem Gerichtshof abgegebene schriftliche Erklärungen

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften vertritt die Auffassung, daß die Verordnung Nr. 543/69, wie sich aus ihrem Wortlaut sowie aus ihrer Bedeutung ergebe, vorbehaltlich der in ihrem Artikel 4 ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmen sowohl für Güterbeförderungen mit Fahrzeugen, die von einem selbständigen Fahrer geführt werden, als auch für Güterbeförderungen gelte, die von einem abhängig beschäftigten Fahrer durchgeführt werden.

a) Aus dem Wortlaut des Artikels 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 1 der Nummer 1 der Verordnung folge, daß der Geltungsbereich der Verordnung sehr weit sei.

Im übrigen enthalte der Wortlaut keinen überzeugenden Hinweis darauf, daß die Verordnung allein für solche Beförderungen gedacht sei, die von abhängig Beschäftigten durchgeführt würden. Bei den Beförderungsarten, für welche die Verordnung nach ihrem Artikel 4 nicht gelte, seien Beförderungen, die von nicht abhängig Beschäftigten durchgeführt würden, nicht erwähnt

Die in der Gebrauchsanleitung für die Führung des Kontrollbuchs, das Buch selbst und die Wochenberichte getroffene Unterscheidung zwischen Unternehmen und Mitglied des Fahrpersonals trage dem Umstand Rechnung, daß die Fälle, in denen es sich dabei um verschiedene Personen handle, komplizierter seien als andere; die Unterscheidung bezwecke aber keinesfalls, die selbständig Beschäftigten vom Geltungsbereich der Verordnung auszunehmen.

b) Was die Ziele der Verordnung betreffe, so ergebe sich aus der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen (ABl. 1965, S. 1500), daß die Verordnung Nr. 543/69 in erster Linie die Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten harmonisieren wolle; wären die nicht abhängig beschäftigten Fahrer hiervon ausgeschlossen, so wäre diese Harmonisierung nur zum Teil verwirklicht

Die Verordnung wolle ferner die Sicherheit im Straßenverkehr vergrößern; ihre Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten sowie das Mindestalter der Fahrer müßten offensichtlich für abhängig beschäftigte Fahrer ebenso gelten wie für selbständige Fahrer.

Das Ziel der Förderung des sozialen Fortschritts scheine in erster Linie die abhängig beschäftigten Fahrer zu betreffen; die Vorschriften über Mindestruhezeiten und die Begrenzung der Lenkzeiten stellten jedoch für selbständige Fahrer ebenso wie für abhängig beschäftigte Fahrer einen sozialen Fortschritt dar.

c) Bezüglich der den Mitgliedern des Fahrpersonals eines nicht im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugs in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung auferlegten Verpflichtung zur Führung eines persönlichen Kontrollbuchs sei darauf hinzuweisen, daß aus dem Kreis der Mitglieder des Fahrpersonals der Fahrer in Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a definiert werde als jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können. Diese bewußt allgemein gehaltene Wortwahl gebe der Definition des Fahrers einen weitestmöglichen Inhalt

d) Die von der Correctionele Rechtbank Oudenaarde vorgelegte Frage sei somit wie folgt zu beantworten:

Die Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr gilt vorbehaltlich der in der Verordnung selbst vorgesehenen Ausnahmen für alle Beförderungen im Straßenverkehr, die ganz oder teilweise innerhalb der Gemeinschaft durchgeführt werden, unabhängig davon, ob das benutzte Fahrzeug von einem abhängig beschäftigten oder einem selbständigen Fahrer gelenkt wird.

Die für die Mitglieder des Fahrpersonals geltenden Vorschriften betreffen unterschiedslos abhängig beschäftigte und nicht abhängig beschäftigte Mitglieder.

III — Mündliches Verfahren

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Rechtsberater George L. Close und Herrn Hendrik Bronkhorst, Mitglied des Juristischen Dienstes, hat in der Sitzung vom 25. November 1976 mündliche Ausführungen gemacht und eine Frage des Gerichtshofes beantwortet.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 16. Dezember 1976 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1/5 Die Correctionele Rechtbank Oudenaarde hat mit Urteil vom 25. Juni 1976, bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen am 13. Juli 1976, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung einiger Vorschriften über den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr vorgelegt. Ausweislich des Vorlageurteils ist der Berufungsführer im Ausgangsverfahren in erster Instanz verurteilt worden, weil er einen von den in der Verordnung Nr. 543/69 enthaltenen Definitionen erfaßten Lastkraftwagen geführt hat, ohne im Besitz eines persönlichen Kontrollbuchs zu sein, wie es die Bestimmungen dieser Verordnung vorschreiben. Der Berufungsführer, ein ambulanter Händler, vertritt die Ansicht, diese Verordnung gelte nicht für selbständige Gewerbetreibende, sondern ausschließlich für solche Lastkraftwagenfahrer, die für Rechnung eines Arbeitgebers oder eines Unternehmens im Rahmen ihres Arbeitsverhältnisses tätig seien. Das vorlegende Gericht hat Zweifel über die Auslegung der den diesbezüglichen Geltungsbereich der Verordnung regelnden Vorschriften, unter anderem deshalb, weil die Verordnung Sozialvorschriften betreffe und in bestimmten Vorschriften, insbesondere im Zusammenhang mit dem im Anhang festgelegten Muster des Kontrollbuchs, die Begriffe Unternehmen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer verwendet würden. Um diese Zweifel zu beheben, hat das Gericht folgende Frage vorgelegt:

Ist den Artikeln 2 und 4 Nr. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu entnehmen, daß diese Verordnung auf jeden Güterverkehr Anwendung findet, der mit einem Fahrzeug betrieben wird, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t oder mehr beträgt, ohne Rücksicht darauf, welche Eigenschaft dem Fahrer dieses Fahrzeugs zukommt, daß also die Verordnung für den Güterverkehr gilt, der entweder von einem Arbeitnehmer oder von einem selbständigen Gewerbetreibenden durchgeführt wird,

oder sind die genannten Artikel der Verordnung Nr. 543/69 in dem Sinne auszulegen, daß diese Verordnung — was den Güterverkehr mit einem Fahrzeug mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von 3,5 t oder mehr betrifft — nur auf den Güterkraftverkehr Anwendung findet, der von einem Arbeitnehmer eines Unternehmens durchgeführt wird, daß also die Verordnung nicht für den Güterverkehr gilt, der von einem selbständigen Gewerbetreibenden auf eigene Rechnung durchgeführt wird?

6/10 Der persönliche Geltungsbereich der Verordnung Nr. 543/69 ist unter Berücksichtigung des Wortlauts der für das Ausgangsverfahren entscheidungserheblichen Vorschriften, des Systems der Verordnung sowie ihrer Ziele zu bestimmen. Nach Artikel 2, der in dem mit Geltungsbereich überschriebenen Abschnitt II enthalten ist, [gilt] diese Verordnung ... für Beförderungen im

Straßenverkehr; der Ausdruck Straßenverkehr ist nach der Definition des Artikels 1 Nr. 1 zu verstehen als jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten ... Fahrzeugs auf der Straße mit Ausnahme der in Artikel 4 besonders erwähnten Fahrzeuge. Hieraus folgt, daß für den Geltungsbereich der Verordnung grundsätzlich auf eine bestimmte Beförderungsart und nicht auf die Eigenschaft des Fahrers abzustellen ist. Die gleiche Schlußfolgerung gestattet Artikel 1 Nr. 3, der den Begriff Mitglied des Fahrpersonals definiert und hierunter den Fahrer, den Beifahrer und den Schaffner begreift, wobei unter Fahrer jede Person zu verstehen ist, die das Fahrzeug lenkt. Die Ausdrücke Mitglied des Fahrpersonals und Fahrer werden in der Verordnung häufig in diesem allgemeinen Sinn verwendet.

11/13 Die Begriffe Unternehmen und Arbeitgeber werden im Text des Kontrollbuchs verwendet, um den am häufigsten auftretenden praktischen Bedürfnissen zu genügen, und können nicht so verstanden werden, daß sie eine Änderung des allgemeinen Systems der Verordnung oder eine Einschränkung ihres Geltungsbereichs bewirken. Ferner kann auch dem in der Überschrift der Verordnung verwendeten Ausdruck Sozialvorschriften keine einschränkende Bedeutung beigelegt werden, da der Begriff sozial keineswegs auf die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern beschränkt ist, sondern in seiner üblichen Verwendung die mit dem Wohl der verschiedenen Bevölkerungsgruppen verbundenen Probleme kennzeichnet. In der Verordnung Nr. 543/69 kann dieser Ausdruck daher nicht so verstanden werden, als schließe er selbständige Beschäftigte vom Geltungsbereich der dort enthaltenen Vorschriften aus.

14/17 Die dem Wortlaut und dem System der Verordnung entnommenen Hinweise stehen in voller Übereinstimmung mit ihren Zielen. Die Verordnung verfolgt in erster Linie eine soziale Zielsetzung, die darin besteht, den Fahrer und das Fahrpersonal von zu gewerblichen Zwecken verwendeten Fahrzeugen vor den nachteiligen Folgen übermäßig langer und schlecht aufgeteilter Lenkzeiten zu schützen. Wie sich aus der in der Präambel an zweiter Stelle angeführten Grundlage ergibt, will die Verordnung ferner bestimmte Unterschiede, welche die Wettbewerbsbedingungen auf dem Beförderungssektor verfälschen, durch die Beseitigung von Berufspraktiken aufheben, die auf einer ungerechtfertigten Ausnutzung der Arbeitskraft beruhen. Wie schließlich aus verschiedenen Bezugnahmen in der Präambel und in mehreren Vorschriften folgt, soll die Verordnung auch zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen.

18/20 Alle diese Erwägungen gelten aus gleichen Gründen für alle Fahrer von Fahrzeugen, seien sie nun abhängig beschäftigt oder selbständig. Wollte man die selbständigen Fahrer vom Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen, so hätte dies um so spürbarere Auswirkungen, als dann auch zahlreiche genossenschaftlich organisierte oder von Mitgliedern einer Familie betriebene Unternehmen ausgenommen wären, deren Mitarbeiter zueinander nicht in Beziehungen stehen, wie sie für das Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer kennzeichnend sind. Eine solche Ausnahme würde die Wirksamkeit der Vorschriften der Verordnung in empfindlicher Weise beeinträchtigen.

21 Auf die vorgelegte Frage ist deshalb zu antworten, daß die Artikel 1, 2 und 4 der Verordnung Nr. 543/69 so auszulegen sind, daß sie jede in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Beförderung erfassen, gleich welche Eigenschaft dem Fahrer des Fahrzeuges zukommt; die Vorschriften der Verordnung gelten damit für Beförderungen durch einen selbständigen Gewerbetreibenden ebenso wie für solche, die von einem abhängig beschäftigten Fahrer durchgeführt werden.

Kosten

22/23 Die Auslagen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben hat, sind nicht erstattungsfähig. Das Verfahren vor dem Gerichtshof ist ein Zwischenstreit in dem vor der Correctionele Rechtbank Oudenaarde anhängigen Strafverfahren; die Kostenentscheidung obliegt daher diesem Gericht.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

auf die ihm von der Correctionele Rechtbank Oudenaarde mit Urteil vom 25. Juni 1976 vorgelegte Frage für Recht erkannt:

Die Artikel 1, 2 und 4 der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sind so auszulegen, daß sie jede in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Beförderung erfassen, gleich welche Eigenschaft dem Fahrer des Fahrzeugs zukommt. Die Vorschriften der Verordnung gelten damit für Beförderungen durch einen selbständigen Gewerbetreibenden ebenso wie für solche, die von einem abhängig beschäftigten Fahrer durchgeführt werden.

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Urteil vom 25.01.1977 – C-65/76, ECLI:EU:C:1977:7

Quelle: curia.europa.eu, abgerufen 27.07.2026

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Verfahrenssprache (CURIA: <https://curia.europa.eu>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/1977-01-25/c-65-76>