

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS  
ANTONIO SAGGIO

vom 21. September 2000<sup>1</sup>

1. Der Magistrates' Court Nottingham (Vereinigtes Königreich) hat mit am 6. August 1999 eingegangenem Beschluss den Gerichtshof — im Rahmen eines Verfahrens, das das Vehicle Inspectorate, eine Dienststelle des britischen Verkehrsministeriums, gegen ein Unternehmen, das Personenbeförderung im Straßenverkehr betreibt, und einige bei diesem Unternehmen beschäftigte Fahrer führt — eine aus mehreren Teilen bestehende Frage nach der Auslegung einiger Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr<sup>2</sup> (im Folgenden: Verordnung Nr. 3821/85) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

**Die maßgebenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften**

2. Nach dem ursprünglichen Wortlaut des Artikels 75 EWG-Vertrag, der vor dem Inkrafttreten der Einheitlichen Europäischen Akte, des Vertrages über die Europäische Union und des Vertrages von Amsterdam (danach jetzt Artikel 71 EG) galt, konnte der Rat — auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Europäischen Parlaments — „für den internationalen Verkehr... gemeinsame Regeln aufstellen“

und die „für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen“ sowie gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c „alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften“ erlassen. Nach diesem Wortlaut war der Rat ermächtigt, auch Vorschriften mit sozialem Charakter oder in Bezug auf die öffentliche Sicherheit im Straßenverkehr zu erlassen, um die — in Artikel 75 genannten — Ziele des EWG-Vertrags nach allgemeinen, sich u. a. aus dem damaligen Artikel 118 EWG-Vertrag (nach Inkrafttreten des Vertrages über die Europäische Union zunächst Artikel 118 EG-Vertrag und nunmehr nach Inkrafttreten des Vertrages von Amsterdam in die Artikel 136 EG bis 143 EG eingeflossen) ableitbaren Grundsätzen zu verfolgen. Diese im System bereits angelegte Möglichkeit fand ihren anerkannten Ausdruck in dem Wortlaut, den der Vertrag über die Europäische Union Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag verlieh, wo es heißt, dass der Rat „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ erlassen könne.

3. Aufgrund von Artikel 75 EWG-Vertrag in der ursprünglichen Fassung wurden seit Ende der sechziger Jahre verschiedene Verordnungen erlassen, die Vorschriften sozialer Natur oder mit Schutzcharakter im Bereich des Straßenverkehrs enthielten, die später mit der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter

1 — Originalsprache: Italienisch.

2 — ABl. L 370, S. 8.

Sozialvorschriften im Straßenverkehr<sup>3</sup> zusammengefasst wurden. Diese Verordnung, die für den Straßenverkehr zur Personen- und Güterbeförderung gilt<sup>4</sup>, hat das Ziel, gleichzeitig einen *angemessenen sozialen Schutz der Fahrer* sicherzustellen und ein *hohes Maß an Sicherheit im Straßenverkehr* zu gewährleisten<sup>5</sup>, ohne andererseits die Erfordernisse der Arbeitsorganisation der Verkehrsunternehmen zu beeinträchtigen<sup>6</sup>. Die Verwirklichung der beiden gerade genannten Ziele in der Praxis — die für die Personenbeförderung im Straßenverkehr von besonderer Bedeutung sind — wurde durch die fragliche Verordnung in einem Abschnitt mit Vorschriften geregelt, die u. a. die Lenkzeiten, die Arbeitsunterbrechungen und die Ruhezeiten der Fahrer betreffen (Artikel 6 bis 9 der Verordnung Nr. 3820/85).

4. Gemäß Artikel 6 der Verordnung Nr. 3820/85 darf die — als die Gesamtlenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten definierte — Tageslenkzeit in der Regel neun Stunden nicht überschreiten und darf zugleich die Gesamtlenkzeit innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinander folgenden Wochen niemals neunzig Stunden überschreiten. Artikel 7 schreibt vor, dass die Tageslenkzeit durch eine Pause zu unterbrechen ist — die nicht als tägliche Ruhezeit zu betrachten ist —, die in der Regel mindestens

fünfundvierzig Minuten betragen muss und während deren der Fahrer keine anderen Arbeiten ausführen darf. Außerdem ist festzuhalten, dass gemäß Artikel 7 Absatz 4 die Wartezeit und die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als „andere Arbeiten“ angesehen werden.

5. In Artikel 1 Nummer 5 der Verordnung Nr. 3820/85 ist Ruhezeit definiert als „jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann“. Nach Artikel 8 dieser Verordnung muss die *tägliche* Ruhezeit in der Regel mindestens elf zusammenhängende Stunden innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden betragen, während die *wöchentliche* Ruhezeit normalerweise mindestens 45 zusammenhängende Stunden in jeder Arbeitswoche betragen muss. Begleitet ein Fahrer ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, darf die tägliche Ruhezeit in den Grenzen und unter den Voraussetzungen des Artikels 9 der Verordnung unterbrochen werden.

6. Um zu gewährleisten, dass die genannten Sozialvorschriften tatsächlich eingehalten werden, schreibt das Gemeinschaftsrecht in der Regel die Verwendung eines besonderen Kontrollgeräts im Straßenverkehr vor, wie es gegenwärtig in der Verordnung Nr. 3821/85 geregelt ist, in der alle vorher geltenden einschlägigen Vorschriften in einem Text zusammengefasst sind. Dieses (im Allgemeinen „Fahrtschreiber“ genannte) Gerät muss — gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 3821/85 — bei allen Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die

3 — ABl. L 370, S. 1.

4 — Dies lässt sich leicht Artikel 1 Nr. 1 entnehmen, wonach der Begriff „Straßenverkehr“ „jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat“, umfasst.

5 — Diese zweifache Zielsetzung, die im Wortlaut der Verordnung Nr. 3820/85 nicht ausdrücklich genannt wird, lässt sich mit hinreichender Klarheit der Lektüre der vierzehnten, der neunzehnten, der einundzwanzigsten und der zweiundzwanzigsten Begründungserwägung dieser Verordnung entnehmen, wo von „sozialem Schutz“ und von „Sicherheit im Straßenverkehr“ die Rede ist.

6 — Dies findet sich im Kern in der fünfzehnten Begründungserwägung dieser Verordnung.

der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, vorbehaltlich der in den Artikeln 4, 13 und 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehenen und geregelten Ausnahmen und Befreiungen. Insbesondere unterliegen nach Artikel 4 Nummer 3 dieser Verordnung „Fahrzeuge...“, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“, nicht den gemeinschaftlichen Sozialvorschriften.

7. In den Artikeln 13 bis 16 der Verordnung Nr. 3821/85 ist die Verwendung des Kontrollgeräts geregelt. Gemäß Artikel 13 sorgen „[d]er Unternehmer und die Fahrer... für das ordnungsgemäße Funktionieren und die richtige Verwendung des Geräts“. Für diesen Zweck sehen die Artikel 14 und 15 vor, dass der Unternehmer den Fahrern die Schaublätter, die in dem in das Fahrzeug eingebauten Gerät zu verwenden sind, aushändigt und dass die Fahrer diese Schaublätter „für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen“, benutzen (Artikel 15 Absatz 2). Für die vorliegende Rechtssache ist der Hinweis dienlich, dass Artikel 15 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich der Verordnung Nr. 3821/85 den Fahrern die Verpflichtung auferlegt, „getrennt und unterscheidbar“ auf den Schaublättern durch das Gerät oder von Hand folgende Arbeitszeiten aufzeichnen<sup>7</sup>:

a) „die Lenkzeit“;

b) „alle sonstigen Arbeitszeiten“;

c) „die Bereitschaftszeit“<sup>8</sup>;

d) „die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten“.

Die Fahrer müssen die Schaublätter für die laufende Arbeitswoche im Fahrzeug aufbewahren — und einem Kontrollbeamten auf Verlangen vorlegen —; nach Ablauf dieser Woche werden diese Schaublätter dem Unternehmer übergeben, der sie gut geordnet mindestens ein Jahr lang aufbewahrt und den Kontrollbeamten auf deren Verlangen vorlegt (Artikel 14 Absatz 2 und 15 Absatz 7 der Verordnung Nr. 3821/85).

8. Gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 und Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3821/85 erlassen die Mitgliedstaaten die zur Durchführung der beiden Verordnungen erforderlichen Vorschriften und sehen auch die Ahndung von Zuwiderhandlungen vor. Im Vereinigten Königreich — dem in der vorliegenden Rechtssache betroffenen Mitgliedstaat — finden sich die fraglichen Vorschriften in Sektion 97 des Transport Act 1968, der die für den Fall zu verhängenden Sanktionen vorsieht, dass die Bedingungen für die Verwendung des Kontrollgeräts nach den genannten Artikeln 13 bis 16 der Verordnung Nr. 3821/85 nicht beachtet werden.

<sup>7</sup> — Diese Arbeitszeiten sind in der Verordnung Nr. 3820/85 festgelegt.

<sup>8</sup> — Die „Bereitschaftszeit“ umfasst: die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Fahrer an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit und die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

## Sachverhalt des Ausgangsverfahrens

9. Das englische Unternehmen Skills Motor Coaches Ltd (im Folgenden: Skills) mit Sitz in Nottingham betreibt Personenbeförderung im Straßenverkehr und bietet Dienstleistungen im Linien- sowie im Charterverkehr an. Hierfür setzt sie Fahrer ein, die in verschiedenen Gegenden des Vereinigten Königreichs wohnen, und verlangt von ihnen, die Busse an anderen Orten als ihrem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Unternehmens zu übernehmen, um die Fahrer abzulösen, die ihre tägliche oder wöchentliche Lenkzeit beendet haben. Skills bestimmt zu diesem Zweck den Ort, an dem der einzelne Fahrer seine Arbeit aufzunehmen hat, und denjenigen, an dem er seine Arbeit beenden muss, während der Fahrer frei entscheiden kann, welche Möglichkeiten er nutzt, um sich zum Ort der Übernahme des Busses zu begeben: wohnt er in der Nähe des Übernahmeortes, kann er am Vorabend oder am Vortag ein von Skills gestelltes Fahrzeug mitnehmen oder alternativ sein eigenes Fahrzeug benutzen und möglicherweise mit dem Fahrer, den er ablöst, Vereinbarungen treffen oder auch direkt am Übernahmeort übernachten und dabei von der durch das Unternehmen, bei dem er beschäftigt ist, ausgehandelten Übernachtungsmöglichkeit Gebrauch machen. Im Allgemeinen entscheiden die bei Skills beschäftigten Fahrer darüber, wie sie zum jeweiligen Übernahmeort gelangen, anhand ihrer sozialen und familiären Erfordernisse sowie anhand der Entfernung des betreffenden Ortes von ihrem gewöhnlichen Wohnort. Ihnen obliegt lediglich die Verpflichtung, physisch in der Lage zu sein, den Bus an dem Ort und zu der Zeit, die Skills festgesetzt hat, zu übernehmen.

10. Die Skills gehörenden Autobusse sind mit Kontrollgeräten gemäß der Verordnung

Nr. 3821/85 ausgerüstet, und die entsprechenden Schaublätter werden gut geordnet aufbewahrt. Zudem erstellt Skills Dienstpläne, in denen sämtliche Arbeitseinsätze der Fahrer verzeichnet sind.

11. Das Vehicle Inspectorate, eine Dienststelle des britischen Verkehrsministeriums, nahm eine vergleichende Überprüfung der bei Skills vorhandenen Schaublätter und Dienstpläne vor, bei der sich einige Unregelmäßigkeiten in Bezug auf den Einsatz der Fahrer B. J. Farmer, C. J. Burley und B. Denman in den Monaten September und Dezember 1997 ergab. Diese Unregelmäßigkeiten lassen sich in zwei Gruppen einteilen, deren erste die Herren Farmer und Burley betrifft und bei der es um den Beginn ihrer Arbeitszeit geht, während die zweite Herrn Denman betrifft und sich auf die Einstufung der von diesem erbrachten Arbeitsleistungen bezieht.

12. Die erste Kategorie (Kategorie A) der vom Vehicle Inspectorate aufgedeckten Unregelmäßigkeiten betrifft Widersprüche zwischen den sich aus den Schaublättern ergebenden Daten und jenen, die aus den Dienstplänen hervorgehen und die tatsächliche Aufnahme der Arbeitstätigkeit der Herren Farmer und Burley betreffen, die bei der Kontrolle, ob die Vorschriften der Verordnung Nr. 3820/85 über die Höchstdauer der Arbeitszeit der Fahrer eingehalten worden waren, festgestellt wurden. Insbesondere auf den Fahrtenschreiberschaublättern vom 9., 11., 12. und 14. September 1997 und vom 12. Dezember 1997 waren — unter der Rubrik „sonstige Arbeitszeiten“ — die Zeiten nicht vermerkt, die die beiden Fahrer aufgewandt hatten, um sich von ihrem Wohnort (Littleover bei Derby bzw. Bulwell bei Nottingham) zum Ort der Übernahme der

Busse (in Dover bzw. bei Trowell Services in der Nähe von Nottingham) zu begeben, während in den Dienstplänen von Skills diese Zeiten unter der allgemeinen Bezeichnung „Zubringerdienste“ („feeder services“) verzeichnet waren und die zwischen dem Dienstbeginn zu einem bestimmten Zeitpunkt — in der Praxis der Zeitpunkt des Verlassens der Wohnung — und der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgestatteten Busses verstrichene Zeit erfasst war. Bei Herrn Farmer betrug die Entfernung zwischen dem Wohnort (oder der Hauptbetriebsstätte in Nottingham) und dem Ort der Übernahme des Busses (Dover) ungefähr 220 Meilen; diese Strecke wurde in ca. dreieinhalb Stunden mit einem Kraftfahrzeug zurückgelegt, das von der Firma zur Verfügung gestellt worden war, die dem betreffenden Fahrer gestattete, am 9., 11., 12. und 14. September 1997 mit der Tageslenkzeit in einem Zeitraum zwischen 16.30 Uhr und 18.55 Uhr zu beginnen. Bei Herrn Burley betrug die Entfernung zwischen dem Wohnort (oder der Hauptbetriebsstätte in Nottingham) und dem Ort der Übernahme des Busses (Trowell Services) ungefähr 5 Meilen; diese Strecke legte der betreffende Fahrer mit dem eigenen Privat-PKW so zurück, dass er die Tageslenkzeit als Beifahrer am 12. Dezember 1997 um 6.10 Uhr begann.

13. Die zweite Kategorie (Kategorie B) der vom Vehicle Inspectorate festgestellten Unregelmäßigkeiten betrifft die korrekte Einstufung der von Herrn Denman am 18. Dezember 1997 geleisteten Arbeit. Dieser sollte nämlich an jenem Tag zwischen 7.15 Uhr und 9.45 Uhr einen Dienst im Linienverkehr erbringen — in Form der Beförderung von behinderten Kindern und Erwachsenen auf einer bestimmten Strecke, deren Länge 50 km nicht überstieg —, auf den gemäß dem bereits genannten Artikel 4

Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 die Gemeinschaftsrechtsvorschriften keine Anwendung fanden. Im Anschluss daran hatte Herr Denman eine Ruhezeit und begann dann um 11.25 Uhr eine vollständig vom Gemeinschaftsrecht erfasste Lenkzeit, die ordnungsgemäß vom Kontrollgerät aufgezeichnet wurde. Der gesamte Zeitraum zwischen dem Zeitpunkt (7.15 Uhr), zu dem Herr Denman die Fahrt mit dem Bus im Linienverkehr aufgenommen hatte, bis zu dem Zeitpunkt (11.25 Uhr) der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Busses (also über vier Stunden) wurde nicht auf dem Schaublatt jenes Tages unter der Rubrik „sonstige Arbeitszeiten“ aufgezeichnet, während er ordnungsgemäß im Dienstplan von Skills unter der Bezeichnung „Dienst Nr. 8“ („Duty 8“) eingetragen war.

14. Nach Feststellung dieser Unregelmäßigkeiten leitete das Vehicle Inspectorate vor dem Magistrates' Court Nottingham gegen die Firma Skills und die drei genannten Fahrer ein Verfahren wegen Verstoßes gegen die einschlägigen Bestimmungen der Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 sowie gegen Section 97 des Transport Act 1968 ein. Skills trug zu ihrer Verteidigung vor, dass nach dem gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts die Fahrer und ihre Arbeitgeber nicht verpflichtet seien, im Rahmen der Lenkzeit und der sonstigen Arbeitszeiten die Zeiten aufzuzeichnen, die die Fahrer dafür aufwendeten, von ihrem Wohnort zum Ort der Übernahme der mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Busse zu gelangen und Dienste im Linienverkehr zu verrichten, die nicht unter die Gemeinschaftsrechtsvorschriften fielen.

**Vorlagefrage**

ihm gewählten Weise auf dem Weg befindet;

15. Im Rahmen dieses Rechtsstreits beschloss der Magistrates' Court Nottingham, dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

- b) die Zeit, in der er unter den oben in Kategorie B genannten Umständen Lenk- oder anderen Verpflichtungen nachkommt, die vom Erfordernis zum Einbau und zur Benutzung des Kontrollgeräts ausgenommen sind?

Ist die Verpflichtung eines Fahrers nach Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ sowie „die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten“ in das Fahrtenschreiberschaublatt einzutragen, dahin auszulegen, dass unter diese Begriffe auch fällt:

**Antwort auf die Frage**

*Vorüberlegungen*

- a) die Zeit, die er unter den oben in Kategorie A dargelegten Umständen für das Zurücklegen des Weges zur Übernahme eines Fahrzeugs aufwendet, bei dem das Kontrollgerät eingebaut und benutzt werden muss, d. h.
- (i) die Zeit, die er für das Zurücklegen des Weges nach den Weisungen des Arbeitgebers aufwendet, oder
- (ii) die Zeit (als Teil der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit im Anschluss an die letzte Arbeitszeit), während deren sich der Arbeitnehmer zu einem von ihm gewählten Zeitpunkt und in der von

16. Für eine zutreffende Beantwortung der Vorlagefrage sind zunächst die Ziele in Betracht zu ziehen, die durch die Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 mit der Festlegung präziser Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeiten und dem Vorschreiben geeigneter Geräte zur Überwachung ihrer Einhaltung verfolgt werden. Bei diesen Zielen handelt es sich, wie ich bereits oben dargelegt habe, im Wesentlichen darum, einen *angemessenen sozialen Schutz der Fahrer* sicherzustellen und ein *hohes Maß an Sicherheit im Straßenverkehr* zu gewährleisten, ohne dadurch die Erfordernisse der Arbeitsorganisation der Verkehrsunternehmen zu beeinträchtigen. Im Urteil Van Swieten<sup>9</sup> hat der Gerichtshof ausdrücklich auf diese beiden Ziele Bezug genommen und ausgeführt, dass die Verordnung Nr. 3820/85 „u. a. das Ziel hat,

<sup>9</sup> — Urteil vom 2. Juni 1994 in der Rechtssache C-313/92 (Van Swieten, Slg. 1994, I-2177).

die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern“<sup>10</sup>, und dass mit dieser Verordnung, „wonach jeder Zeitraum von 24 Stunden eine Mindestzahl von Stunden als tägliche Ruhezeit enthalten muss, für den Fahrer ein Wechsel zwischen Lenk- und Ruhezeiten sichergestellt werden [soll], der gewährleistet, dass er sich nicht während eines so langen Zeitraums am Steuer des Fahrzeugs befindet, dass eine Übermüdung eintritt und die Sicherheit im Straßenverkehr gefährdet wird“<sup>11</sup>.

Stunden sie arbeiten“<sup>13</sup>. Mit anderen Worten führt im vorliegenden Fall, wie allgemein bei der Anwendung der beiden betreffenden Verordnungen, längeres oder kürzeres Arbeiten bei den Fahrern nicht zu einem höheren oder niedrigeren Verdienst.

### *Erster Teil der Vorlagefrage*

17. Unter Berücksichtigung dieser Ziele kommt den Arbeits- und Ruhezeiten, auf die diese beiden Verordnungen Bezug nehmen, tatsächlich keine Bedeutung im Hinblick auf das Entgelt zu, da sie nicht als eine Schwelle angesehen werden können, deren Erreichen die Zahlung der Löhne oder von Lohnzuschlägen auslöste<sup>12</sup>. Stattdessen dienen sie im Einklang mit dem Erfordernis, die Sicherheit der Fahrer, der Fahrgäste und des Straßenverkehrs im Allgemeinen zu gewährleisten, der Verteilung der Zeiten innerhalb der Arbeitstage und -wochen der Fahrer, ohne dass wirtschaftliche Überlegungen diese veranlassen können, Fahrzeuge über die vernünftigen Grenzen menschlicher Ausdauer hinaus zu lenken. Im Übrigen führt das nationale Gericht im Vorlagebeschluss aus, dass alle bei Skills angestellten Fahrer „nach einem festen Tages- oder Wochenlohn bezahlt [werden], unabhängig davon, wie viele

18. Im Hinblick auf die bisherigen Erwägungen lässt sich zunächst der *erste Teil* der Vorlagefrage, bei dem es um die Verpflichtung des Fahrers geht, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ im Sinne des Artikels 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 3821/85 einzutragen, dahin beantworten, dass diese Verpflichtung auch die Zeiträume umfasst, die der Fahrer für das Zurücklegen des Weges aufwendet, der erforderlich ist, um ein Fahrzeug zu übernehmen, bei dem das Kontrollgerät eingebaut werden muss, und das sich an einem anderen Ort als seinem Wohnort oder der Betriebsstätte seines Arbeitgebers befindet.

19. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass weder in den Artikeln 6 bis 9 der Verordnung Nr. 3820/85 noch in Artikel 15 der Verordnung Nr. 3821/85 der Begriff „alle sonstigen Arbeitszeiten“ definiert ist, der durch die letztgenannte Verordnung zu den

10 — Urteil Van Swieten, Randnr. 22.

11 — Randnr. 23.

12 — Diese Auslegung wird durch Artikel 10 der Verordnung Nr. 3820/85 bestätigt, wonach „Fahrer im Lohnverhältnis... nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden [dürfen], auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen ...“

13 — Vorlagebeschluss, Nr. 8.

Zeiträumen gezählt wird, die durch das Kontrollgerät aufgezeichnet werden müssen. Die Begriffe „Lenkzeit“, „Bereitschaftszeit“, „Arbeitsunterbrechungen“ und „Ruhezeiten“ sind hingegen mit einem bestimmten Maß an Klarheit festgelegt. Um feststellen zu können, ob ein Zeitraum unter „alle sonstigen Arbeitszeiten“ fällt oder nicht, ist daher eine *systematische* und *teleologische* Auslegung der beiden Verordnungen vorzunehmen, durch die man Beurteilungskriterien erhält, die es ermöglichen, einer sonst *allgemeinen* Formulierung — „alle sonstigen Arbeitszeiten“ — im vorliegenden Fall eine *konkrete* Bedeutung zu geben.

20. Im Urteil Van Swieten hat der Gerichtshof den in Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3820/85 in dem Satz: „Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraums von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein...“ verwendeten Begriff des „Zeitraums von 24 Stunden“ dahin ausgelegt, „dass er 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“<sup>14</sup>. Nachdem nun die Fahrer gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 verpflichtet sind, von dem Zeitpunkt der Übernahme des Fahrzeugs an die Schaublätter zu benutzen (bzw. den Fahrtenschreiber in Gang zu setzen) und sie am Ende der täglichen Arbeitszeit zu entnehmen, scheint sich aus den Ausführungen des Gerichtshofes der Grundsatz zu ergeben, dass es zwischen den Ruhezeiten und den Arbeitszeiten keine Zwischenzeit geben kann, die anders eingestuft werden könnte, wie die Zeit, die der

Fahrer dafür aufwendet, sich von seinem Wohnort zum Ort der Übernahme des Fahrzeugs zu begeben. Mit anderen Worten: Vor dem Ingangsetzen des Fahrtenschreibers *ruht* der Fahrer, während er nach dem Ingangsetzen *arbeitet*. Genau auf eine solche Vorstellung stützt sich das Vorgehen der Angeklagten im Ausgangsverfahren, die gerade darauf abstellen, dass sich aus der Verordnung Nr. 3821/85 keinerlei Verpflichtung für den Fahrer ableiten lasse, *vor* der Übernahme des Fahrzeugs liegende Zeiten aufzuzeichnen.

21. Eine Klärung in dieser Hinsicht bringt das später ergangene Urteil Michielsens und GTS<sup>15</sup>, in dem der Gerichtshof, der von einem belgischen Gericht ersucht worden war, sich zum Kerngehalt und zu den zeitlichen Grenzen des in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 genannten Begriffes „tägliche Arbeitszeit“ zu äußern, ausgeführt hat, dass dieser Begriff nicht als ein Synonym zum Begriff der „sonstigen Arbeitszeiten“ gemäß Artikel 15 Absatz 3 dieser Verordnung angesehen werden könne. 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“<sup>16</sup>. Deshalb schließt der Begriff der „täglichen Arbeitszeit“ nicht nur den engeren Begriff „alle sonstigen Arbeitszeiten“ in sich ein, sondern auch die Begriffe der „Lenkzeit“ und der „Bereitschaftszeit“ sowie die Unterbrechungen und täglichen Ruhezeiten<sup>17</sup>. Um den Beginn und das

15 — Urteil vom 9. Juni 1994 in der Rechtssache C-394/92 (Michielsens und GTS, Slg. 1994, I-2497).

16 — Urteil Michielsens und GTS, Randnr. 14.

17 — Sofern sie die Dauer von einer Stunde nicht übersteigen (Randnrn. 21 bis 23).

14 — Urteil Van Swieten, zitiert in Fußnote 8, Randnr. 27.

Ende der so umschriebenen täglichen Arbeitszeit zu bestimmen, nimmt der Gerichtshof auf die im Urteil Van Swieten aufgestellten Kriterien Bezug: Diese Zeit beginne in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer wöchentlichen oder täglichen Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setze, und ende, wenn eine neue tägliche Ruhezeit beginne<sup>18</sup>.

22. Aus einem Vergleich der beiden gerade angeführten Urteile ergeben sich meines Erachtens vier Kriterien, die sich folgendermaßen beschreiben lassen: a) Der Begriff der „sonstigen Arbeitszeiten“ hat positiven Charakter und beschreibt die gesamte Zeit, während deren der Fahrer tatsächliche Tätigkeiten ausführt, die auf das Lenken Einfluss haben können; b) dieser Begriff wird von dem in seiner Bedeutung weiteren Begriff der „täglichen Arbeitszeit“ umfasst, der den gesamten Arbeitstag des Fahrers als eine fortlaufende Zeitspanne betrifft; c) der letztgenannte Zeitraum beginnt in dem Moment, in dem der Fahrer nach einer Ruhezeit den Fahrtenschreiber in Gang setzt; d) die tägliche Arbeitszeit wird normalerweise von Ruhezeiten eingegrahmt. Anhand dieser Kriterien gilt es nun das Problem anzugehen, wie die Zeiten einzustufen sind, die der Fahrer aufwendet, um ein mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstetes Fahrzeug zu übernehmen, das sich an einem anderen Ort als seinem Wohnort oder der Betriebsstätte seines Arbeitgebers befindet.

23. Ich bin insoweit der Auffassung, dass die Zeit, die der Fahrer aufwendet, um sich von zu Hause zum Ort der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs zu begeben, keinesfalls unter den

in den Artikeln 8 der Verordnung Nr. 3820/85 und 15 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung Nr. 3821/85 verwendeten Begriff der „Ruhezeiten“ subsumiert werden kann. Insoweit ist nämlich die allgemeine Definition der „Ruhezeit“ in Artikel 1 Nummer 5 der Verordnung Nr. 3820/85 zu berücksichtigen, die aufgrund der Verweisung in Artikel 2 der Verordnung Nr. 3821/85 auf die in der erstgenannten Verordnung festgelegten Definitionen auch im Rahmen der Verordnung Nr. 3821/85 gilt. Nach dieser Definition ist unter „Ruhezeit“ „jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens einer Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann“, zu verstehen. Nun hat es im soeben untersuchten Regelungszusammenhang nicht den Anschein, als könne der Fahrer, der den Weg von zuhause zur Arbeit zurücklegt, frei über seine Zeit verfügen. Dieses Zurücklegen des Weges stellt vielmehr eine Arbeitszeit dar, in der „der Fahrer verpflichtet ist, über die Verwendung seiner Zeit Rechenschaft abzulegen“<sup>19</sup>, eine Verpflichtung, die sich offensichtlich auf das zu erreichende *Ergebnis* bezieht, nämlich sich an dem vom Arbeitgeber bestimmten Ort der Übernahme des Fahrzeugs einzufinden. Der fragliche Weg hat gewiss Einfluss auf die Ermüdung des Fahrers, da er ihn *Stress*-situationen aussetzt, die sich unabweichlich nachteilig auf seine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit in dem Moment auswirken, in dem er das mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstete Fahrzeug übernimmt<sup>20</sup>. Dies leuchtet unmittelbar ein, wenn der Fahrer das eigene Kraftfahrzeug benutzt — wie im Ausgangsverfahren Herr Burley — um zum Ort der Übernahme des Fahrzeugs zu gelangen, es

19 — So Generalanwalt Tesoro in seinen Schlussanträgen in der Rechtssache C-394/92 (Michielsen und GTS, Slg. 1994, I-2500, Randnr. 4).

20 — Ich erinnere daran, dass gemäß den Artikeln 7 Absatz 5 und 8 Absatz 7 der Verordnung Nr. 3820/85 die Fahrtunterbrechungen und die in der Schlafkabine im Fahrzeug während der Fahrt verbrachte Zeit nicht als „Ruhezeiten“ angesehen werden.

18 — Urteil Michielsen und GTS, Randnr. 25.

ist jedoch nicht auszuschließen, dass dies auch dann geschieht, wenn der Fahrer — wie im Ausgangsverfahren Herr Farmer — ein Fahrzeug benutzt, das ihm vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt worden ist.

24. Hat man einmal ausgeschlossen, dass es sich um eine Ruhezeit handelt, lässt sich die vom Fahrer dafür aufgewandte Zeit, zum Ort der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs zu gelangen, leicht unter den allgemeinen Begriff der „täglichen Arbeitszeit“ im Sinne des Urteils Michielsen und GTS subsumieren. Im Rahmen der verschiedenen Erscheinungsformen der täglichen Arbeitszeit ist allein der Begriff der „sonstigen Arbeitszeiten“ geeignet, um das hier in Rede stehende Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort zu beschreiben, da die anderen in Artikel 15 Absatz 3 der Verordnung Nr. 3821/85 verwendeten Begriffe („Lenkzeit“, „Bereitschaftszeit“, „Fahrtunterbrechungen“, „Ruhezeit“) offensichtlich andere Fälle betreffen. Im Übrigen hat der Gerichtshof in dem genannten Urteil eine Definition der „sonstigen Arbeitszeiten“ vorgenommen, die mühelos auf das hier erörterte Zurücklegen des Weges übertragen werden kann: Diese Definition umfasst nämlich — wie oben dargelegt — „die Zeiten der tatsächlichen Tätigkeit des Fahrers..., die sich auf das Lenken auswirken können“. Begibt sich der Fahrer in einem von ihm selbst oder von einem anderen geführten Fahrzeug von seiner Wohnung zum Arbeitsplatz, fällt dies meiner Ansicht nach unter diese weite Definition, wenn man bedenkt, dass sich diese Fahrt unausweichlich auf die Lenkzeit auswirkt — indem sie ihr in der Praxis hinzuzurechnen ist —, die dieser Fahrer in dem mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeug verbringt.

25. Die Kritik, die an dieser Auslegung der fraglichen Verordnungen geäußert worden ist oder die gegen sie vorgebracht werden könnte, ist unbegründet. Kurz zusammengefasst geht es bei dieser Kritik um vier Gesichtspunkte: a) die Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung Nr. 3820/85; b) die Schwierigkeit, das Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort des Fahrers klar von den täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten zu trennen; c) den Standpunkt des Gerichtshofes zum Beginn der täglichen Arbeitszeit; d) die Bedeutung der Weisungen, die der Arbeitgeber möglicherweise dem Fahrer dazu erteilt, welcher Weg einzuschlagen und wann und wie er zurückzulegen ist.

26. Der erste Kritikpunkt geht vom Wortlaut des Artikels 7 Absatz 4 der Verordnung Nr. 3820/85 aus. Nachdem in dieser Bestimmung der Grundsatz aufgestellt wird, dass der Fahrer während der Unterbrechungen der Lenkzeit keine „anderen Arbeiten“ ausführen darf, heißt es dort weiter, dass „[f]ür die Anwendung dieses Artikels... die Wartezeit und die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als ‚andere Arbeiten‘ [gelten]“. Kann man in dieser Bestimmung die Nennung eines allgemeinen Kriteriums<sup>21</sup> erkennen, wonach der Fahrer, der sich in einem fahrenden Fahrzeug befindet, ohne dies zu lenken, in der Regel nicht arbeitet? Ich denke, nein. So wie sie formuliert ist, ist die betreffende Vorschrift *allein*

21 — Ein derartiges Kriterium könnte auch aus dem Wortlaut des Artikels 9 der Verordnung Nr. 3820/85 hergeleitet werden, wonach die tägliche Ruhezeit des Fahrers unter bestimmten Bedingungen unterbrochen werden darf, wenn dieser ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, unbeschadet der Tatsache, dass die in dieser Weise unterbrochene tägliche Ruhezeit um zwei Stunden erhöht wird. Die Unterbrechungen an Bord des Schiffes oder im Zug sind somit Bestandteil der „Ruhezeit“.

und ausschließlich auf die Unterbrechungen der Lenkzeit gerichtet und von einer praktischen Zielsetzung geleitet, die darin besteht, zu ermöglichen, dass solche Unterbrechungen auch dann tatsächlich stattfinden können, wenn der Fahrer sich in „einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug“ befindet. Die Unterbrechungen der Lenkzeit setzen — nach dem Aufbau von Artikel 7 der Verordnung Nr. 3820/85 — jedoch notwendigerweise voraus, dass das Lenken des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs bereits begonnen hat und später fortgesetzt werden muss. Im vorliegenden Fall erfolgt das Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort des Fahrers aber zeitlich vor dem Beginn der Lenkzeit und kann daher nicht als Unterbrechung der Lenkzeit eingestuft werden, so dass die genannte Vorschrift offenbar keine Anwendung finden kann. Der erste Kritikpunkt erweist sich daher als unbegründet.

27. Der zweite Kritikpunkt betrifft die Schwierigkeit, das Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort des Fahrers von dessen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten zu unterscheiden. Die von mir vorgeschlagene Auslegung geht von der Überlegung aus, dass sich der Fahrer auf dem vernünftigsten Weg von seiner Wohnung zum Ort der Übernahme des Fahrzeugs begibt und somit die Wegezeit durch ein angemessenes Transportmittel auf ein Mindestmaß reduziert; was aber gilt, wenn der Fahrer den normalen Weg freiwillig verlängert oder seine Wohnung früher als vorgesehen verlässt oder gar den Ort der Übernahme des Fahrzeugs von seinem Aufenthaltsort aus — einem anderen als seinem Wohnort —, an dem er sich befindet, um seinen Urlaub zu verbringen, unmittelbar erreicht? Ich leugne nicht, dass die Gleichsetzung der Arbeitszeit mit der Zeit, die der Fahrer für den Weg zwischen

Wohn- und Arbeitsort aufwendet, praktische Schwierigkeiten mit sich bringen kann. Das öffentliche Interesse daran, dass der Fahrer seine Lenkzeit in bestmöglicher Verfassung absolviert, damit sich der zusätzliche Stress, der beim Zurücklegen dieses Weges entsteht — unabhängig von Dauer und Art und Weise — nicht nachteilig auf seine geistige Frische und seine Leistungsfähigkeit auswirkt, hat jedoch Vorrang. Auf diesen, der sozialen Funktion der betreffenden Vorschrift innewohnenden Gesichtspunkt stütze ich meine Auffassung hinsichtlich der Verpflichtung, das Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort als „sonstige Arbeitszeiten“ unter Verwendung des Kontrollgeräts aufzuzeichnen. Es wird daher Sache des vorliegenden Gerichts sein, in jedem Einzelfall den möglichen Missbrauch der richtigen Anwendung der hier dargelegten Vorschrift, wie sie sich aus der systematischen und teleologischen Auslegung der maßgebenden Gemeinschaftsrechtsquellen ergibt, festzustellen. Folglich ist auch der zweite Kritikpunkt unbegründet.

28. Der dritte Kritikpunkt betrifft den Standpunkt des Gerichtshofes zum Beginn der täglichen Arbeitszeit. Es wird darauf hingewiesen, dass die Urteile Van Swieten sowie Michielsen und GTS die Vorstellung voraussetzten, dass jede Arbeitszeit des Fahrers — unabhängig davon, ob es sich um Lenkzeit oder um sonstige Arbeitszeiten handelt — in dem Moment beginnen müsse, in dem dieser den Fahrtenschreiber in Gang setze, und dass vor diesem Zeitpunkt nur eine (wöchentliche oder tägliche) Ruhezeit liegen könne, mit der Folge, dass die Zeit, die der Fahrer dafür aufwende, um sich von seinem Wohnort zum Ort der Übernahme des Fahrzeugs zu begeben, nicht als Arbeitszeit gelten könne und dass ihn dementsprechend keine Verpflichtung treffe, diese Zeit auf den Fahrtenschreiber-

schaublättern anzugeben. Eine solche Auslegung der beiden fraglichen Urteile erscheint mir unsachgemäß einschränkend. Meiner Ansicht nach wollte der Gerichtshof auf den Normalfall eines in der Nähe des Arbeitsortes wohnenden Fahrers abstellen und hat sich deshalb für die Bestimmung des Beginns der Arbeitszeit einer Formulierung bedient, die eher von der allgemeinen Lebenserfahrung geleitet war, als von dem Willen, für die Einbeziehung sonstiger, nicht als Ruhezeit qualifizierbarer Zeiten des Tätigseins, die der Fahrer vor der Übernahme des Fahrzeugs verbraucht hat, eine unüberwindliche Schranke festzulegen. Die Kommission hat in ihrer Stellungnahme<sup>22</sup> Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 zutreffend dahin ausgelegt, er schließe keineswegs aus, dass auch vor der Übernahme des Fahrzeugs liegende Zeiträume aufgezeichnet werden könnten. Dieser Auslegung — die ich teile — schließen sich auch das Vereinigte Königreich<sup>23</sup> und Schweden<sup>24</sup> in ihrer Stellungnahme an. Daher ist auch der dritte Kritikpunkt zurückzuweisen.

29. Der vierte und letzte Kritikpunkt befasst sich mit der Bedeutung von Weisungen, die der Arbeitgeber dem Fahrer möglicherweise in Bezug auf den einzuschlagenden Weg sowie dazu erteilt, wann und wie er sich zum Ort der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs zu begeben hat.

Die Kommission trägt hierzu vor<sup>25</sup>, man müsse danach unterscheiden, ob der Fahrer vom Arbeitgeber solche Weisungen erhalten habe, mit der Folge, dass nur dann, wenn Weisungen vorlägen, das Zurücklegen des Weges zwischen Wohn- und Arbeitsort unter den Begriff der „sonstigen Arbeitszeiten“ subsumiert und daher auf dem Fahrtsschreiber verzeichnet werden könne, während dann, wenn Weisungen fehlten, diese Wegezeit genauso zu behandeln sei, wie die täglichen Ruhezeiten. Die Auffassung der Kommission stützt sich im Wesentlichen auf Artikel 1 Nummer 5 der Verordnung Nr. 3820/85, wo die Ruhezeit mit einer Zeit gleichgesetzt wird, in der der Fahrer „frei über seine Zeit verfügen kann“, sowie auf den Gegenschluss aus dieser Bestimmung, wonach „als Arbeitszeit die Zeit anzusehen ist, in der der Fahrer verpflichtet ist, über die Verwendung seiner Zeit Rechenschaft abzulegen“<sup>26</sup>. Wenngleich diese Überlegung scharfsinnig ist, kann ich sie nicht teilen, da sie die sozialen Ziele der Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 außer Acht lässt. Berücksichtigt man diese Ziele, ist es nämlich völlig gleichgültig, ob ein Fahrer, der sich von seinem Zuhause zum Ort der Übernahme des Fahrzeugs begibt, vom Arbeitgeber erteilten Weisungen folgt oder ob er aus freien Stücken handelt: In Wirklichkeit kommt es darauf an, dass der Fahrer nicht ermüdet, bevor er die Lenkzeit beginnt, und nicht seine Sicherheit, die der Fahrgäste, die er befördert, und die Sicherheit im Straßenverkehr aufs Spiel setzt. Trifft dies alles zu, ist die Subsumtion der gesamten zwischen Wohn- und Arbeitsort aufgewandten Wegezeit unter den Begriff der „sonstigen Arbeitszeiten“ offenbar unumgänglich, ohne dass danach zu unterscheiden wäre, ob Weisungen des Arbeit-

22 — Erklärungen, Nrn. 23 bis 26.

23 — Erklärungen, Nr. 3.3.

24 — Erklärungen, Nr. 20.

25 — Erklärungen, Nrn. 31 bis 34.

26 — Vgl. die Schlussanträge von Generalanwalt Tesaro in der Rechtssache C-394/94 (Michielsen und GTS), bereits in Fußnote 19 zitiert.

gebers vorliegen oder nicht. Hat man einmal ausgeschlossen, dass die fragliche Wegezeit als „Ruhezeit“ angesehen werden kann, ist es nicht angebracht, weitere Unterscheidungen anhand eines höheren oder geringeren Maßes an Freiheit des Fahrers hinsichtlich der Wahl des Weges, der Zeiten oder der Art und Weise, wie er den Weg zurücklegt, einzuführen. Im Übrigen geht aus dem Vorlagebeschluss klar hervor — wie ich bereits dargelegt habe —, dass die bei Skills beschäftigten Fahrer frei wählen konnten, wie sie sich am besten zum Ort der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Busses begeben wollten. Demnach ist auch der vierte Kritikpunkt nicht begründet.

30. Ich bin daher der Auffassung, dass Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 3821/85 dahin auszulegen sind, dass die Verpflichtung des Fahrers, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ einzutragen, auch auf die Zeiträume erstreckt werden muss, die er für das Zurücklegen des Weges aufwendet, der erforderlich ist, um ein Fahrzeug zu übernehmen, bei dem das Kontrollgerät verwendet werden muss und das sich an einem anderen Ort als dem Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte seines Arbeitgebers befindet, unabhängig davon, ob dieser entsprechende Weisungen erteilt hat oder ob der Fahrer wählen kann, wann und wie er den Weg zurücklegt.

### Zweiter Teil der Vorlagefrage

31. Mit dem *zweiten Teil* seiner Frage möchte das vorlegende Gericht vom Gerichtshof wissen, ob die Verpflichtung des Fahrers, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ einzutragen, auch die Zeiten umfassen muss, die der Fahrer damit verbringt, Beförderungsdienstleistungen zu erbringen, für die, wie z. B. bei normalem Linienverkehr gemäß Artikel 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85, das Kontrollgerät nicht verwendet werden muss.

32. Es scheint mir zwingend, diese Frage zu bejahen. Auch wenn der Fahrer eine Beförderungsdienstleistung erbringt, für die der Fahrtenschreiber nicht eingebaut und verwendet werden muss, lässt sich nicht leugnen, dass der Fahrer beim Lenken eines im normalen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugs *arbeitet*, indem er eine Lenktätigkeit verrichtet, die ihrer Art nach derjenigen völlig gleicht, die in einem mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeug verrichtet wird<sup>27</sup>. Diese Lenktätigkeit ist

27 — Im Grenzfall kann das benutzte Fahrzeug dasselbe sein, sofern der Fahrtenschreiber nach Maßgabe der Art des verrichteten Dienstes in Gang gesetzt wird.

daher im Rahmen der „sonstigen Arbeitszeiten“ einzutragen und wird zum Zweck der Berechnung der täglichen Arbeitszeit der Lenkzeit zugerechnet, für die die gewöhnlichen Gemeinschaftsrechtsvorschriften gelten. Eine (indirekte) Bestätigung dieser Überlegung lässt sich dem Urteil Van Swieten entnehmen, in dem der Gerichtshof ausgeführt hat, dass die Gemeinschaftsregelung „auch für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr gilt, die mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, von und/oder nach Drittländern, die nicht Vertragsparteien des AETR sind, oder im Durchgang durch diese Länder durchgeführt werden“<sup>28</sup>, und dass die praktische Wirksamkeit der Verordnung Nr. 3820/85 „beeinträchtigt würde, wenn die Anwendung des Gemeinschaftssystems von der Fahrstrecke abhinge, die die in den verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge zurücklegen, und wenn die nationalen Rechtsordnungen weiterhin anwendbar wären, sofern sich die Strecke nur teilweise innerhalb der Gemeinschaft befindet“<sup>29</sup>. Wenn der Gerichtshof angenommen hat, dass solche Fahrten von der Verpflichtung zur Aufzeichnung durch das Kontrollgerät erfasst werden müssen, ist meiner Ansicht nach erst recht davon auszugehen, dass die nicht von den Gemeinschaftsvorschriften erfassten Lenktätigkeiten, die *vollständig* innerhalb der Gemeinschaft verrichtet werden, von der Aufzeichnungsverpflichtung erfasst werden. Denn diese Tätigkeiten wirken sich auf die Leistungsfähigkeit des

Fahrers aus, und ihnen nicht Rechnung zu tragen, würde die sozialen Ziele der Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 beeinträchtigen.

33. Die einzige Schwierigkeit dabei, von der Gemeinschaftsregelung nicht erfasste Lenktätigkeiten in die „sonstigen Arbeitszeiten“ einzubeziehen, könnte darin gesehen werden, dass diese Tätigkeiten *vor* dem Moment verrichtet werden, in dem der Fahrer den Fahrtenschreiber in Gang setzt. Dabei handelt es sich jedoch um ein Scheinproblem: In den vorstehenden Ausführungen haben wir bereits gesehen, dass die Verordnung Nr. 3821/85 keineswegs ausschließt, dass auch *vor* der Übernahme des mit einem Fahrtenschreiber ausgerüsteten Fahrzeugs liegende Zeiträume aufgezeichnet werden können, und dass die Urteile Van Swieten sowie Michielsen und GTS nicht dahin ausgelegt werden können, dass die tägliche Arbeitszeit des Fahrers nur auf solche Tätigkeiten zu beschränken ist, die dieser *nach* dem Ingangsetzen des Fahrtenschreibers verrichtet.

34. Ich bin daher der Auffassung, dass die Verpflichtung des Fahrers, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ einzutragen, auch die Zeiten erfasst, die er dafür aufwendet, Beförderungsdienstleistungen zu erbringen, für die das Kontrollgerät nicht verwendet werden muss.

28 — Urteil Van Swieten, zitiert in Fußnote 8, Randnr. 21.

29 — Randnr. 17.

## Ergebnis

35. Aufgrund der vorstehenden Erwägungen schlage ich dem Gerichtshof vor, die Frage des vorliegenden Gerichts folgendermaßen zu beantworten:

Artikel 15 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. September 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr ist dahin auszulegen, dass von der Verpflichtung des Fahrers, „alle sonstigen Arbeitszeiten“ einzutragen, auch umfasst sind:

- a) die Zeiten, die der Fahrer für das Zurücklegen des Weges aufwendet, der erforderlich ist, um ein Fahrzeug zu übernehmen, bei dem das Kontrollgerät verwendet werden muss und das sich an einem anderen Ort als dem Wohnort des Fahrers oder der Betriebsstätte seines Arbeitgebers befindet, unabhängig davon, ob dieser entsprechende Weisungen erteilt hat oder der Fahrer wählen kann, wann und wie er den Weg zurücklegt;
- b) die Zeiten, die der Fahrer dafür aufwendet, Beförderungsdienstleistungen zu erbringen, für die das Kontrollgerät nicht verwendet werden muss.