



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union
PRESSEMITTEILUNG Nr. 145/17
Luxemburg, den 20. Dezember 2017

Urteil in der Rechtssache C-102/16
Vaditrans BVBA / Belgischer Staat

Im Straßentransportsektor dürfen die Fahrer die ihnen zustehende regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht in ihrem Fahrzeug verbringen

Hingegen darf die reduzierte wöchentliche Ruhezeit unter bestimmten Voraussetzungen im Fahrzeug eingelegt werden

Im August 2014 erhob Vaditrans, ein Transportunternehmen mit Sitz in Belgien, beim Raad van State (Staatsrat, Belgien) eine Klage auf Nichtigerklärung eines Königlichen Erlasses, nach dem eine Geldbuße von 1 800 Euro verhängt werden kann, wenn der Fahrer eines Lastkraftwagens seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in seinem Fahrzeug verbringt. Nach Ansicht von Vaditrans ist der fragliche Königliche Erlass nicht mit dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Strafen vereinbar, da er die Einlegung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug verbiete und ahnde, während eine einschlägige Unionsverordnung¹ ein solches Verbot nicht vorsehe. Der Belgische Staat geht hingegen davon aus, dass sich aus der fraglichen Verordnung eindeutig ergebe, dass ein Fahrer seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht in seinem Fahrzeug verbringen dürfe und die hierfür von der belgischen Regelung vorgesehene Geldbuße lediglich das in dieser Verordnung enthaltene Verbot durchsetze.

Die fragliche Unionsverordnung, die die Sozialvorschriften im Straßenverkehr harmonisiert, verpflichtet die Fahrer, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden (die unter bestimmten Voraussetzungen auf neun Stunden reduziert werden darf) sowie eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden (die unter bestimmten Voraussetzungen auf 24 Stunden reduziert werden darf) einzuhalten. Außerdem können nach der Verordnung, wenn sich ein Fahrer hierfür entscheidet, nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt².

Der Raad van State ersucht den Gerichtshof, die Anforderungen der Verordnung klarzustellen. Insbesondere fragt er, ob davon auszugehen sei, dass die Verordnung ein implizites Verbot enthalte, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen. Für den Fall, dass dies zutreffen sollte, stellt der Raad van State die Frage, ob die Verordnung, indem sie dieses Verbot nicht klar und ausdrücklich vorsehe, gegen den Grundsatz der Gesetzmäßigkeit im Zusammenhang mit Straftaten und Strafen verstoße.

In seinem heutigen Urteil stellt der Gerichtshof zunächst fest, dass die Verordnung immer dann, wenn sie gleichzeitig die Begriffe „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ und „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ meint, den allgemeinen Ausdruck „wöchentliche Ruhezeit“ verwendet. Hinsichtlich der Möglichkeit, die Ruhezeiten im Fahrzeug einzulegen, benutzt die Verordnung aber den allgemeinen Ausdruck „tägliche Ruhezeit“ – der die regelmäßigen und reduzierten täglichen Ruhezeiten umfasst – sowie den spezifischen Ausdruck „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“. **Da der Unionsgesetzgeber nicht den allgemeinen Ausdruck „wöchentliche Ruhezeit“ verwendet hat, um beide Arten von wöchentlichen Ruhezeiten zu erfassen, leitet sich**

¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. 2006, L 102, S. 1).

² Es handelt sich um Art. 8 Abs. 8 der Verordnung Nr. 561/2006.

daraus nach Auffassung des Gerichtshofs offensichtlich ab, dass der Unionsgesetzgeber die Absicht hatte, dem Fahrer zu erlauben, die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, und ihm dies umgekehrt für die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten zu verbieten.

Zudem ist – so der Gerichtshof – **wesentliches Ziel der Verordnung die Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Personals im Straßentransportsektor sowie die Straßenverkehrssicherheit im Allgemeinen.** Der Gesetzgeber wollte somit den Fahrern die Möglichkeit geben, ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten an einem Ort zu verbringen, der geeignete und angemessene Unterbringungsbedingungen bietet. Eine Lastkraftwagenkabine ist aber offensichtlich kein geeigneter Ort für längere Ruhezeiträume als die täglichen Ruhezeiten und die reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten. Wäre daher davon auszugehen, dass die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug eingelegt werden dürften, würde dies bedeuten, dass ein Fahrer alle seine Ruhezeiten in der Fahrzeugkabine verbringen dürfte, **was offensichtlich dem mit der Verordnung verfolgten Ziel der Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer zuwiderliefe.**

Schließlich weist der Gerichtshof darauf hin, dass die Kommission während des Verfahrens zum Erlass der Verordnung vorgeschlagen hatte, dass die Fahrer die Möglichkeit haben sollten, alle Ruhezeiten (d. h. sowohl die reduzierten und regelmäßigen täglichen Ruhezeiten als auch die reduzierten und regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten) im Fahrzeug zu verbringen. Dieser Vorschlag wurde jedoch in der Folge so abgeändert, dass nur eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit nicht am Standort im Fahrzeug verbracht werden könne, nicht aber die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit, und zwar zum Schutze des Wohlbefindens der Fahrer und der für sie herrschenden hygienischen Bedingungen. **Diese Abänderung belegt nach Auffassung des Gerichtshofs eindeutig die Absicht des Gesetzgebers, die Möglichkeit, die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, auszuschließen.**

Der Gerichtshof kommt zu dem Ergebnis, dass die Unionsverordnung zur Harmonisierung der Sozialvorschriften im Straßentransportsektor offensichtlich ein Verbot für die Fahrer enthält, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit in einem Fahrzeug zu verbringen.

Hinsichtlich der zweiten Frage des Raad van State weist der Gerichtshof darauf hin, dass nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Strafen die Unionsvorschriften Straftaten und die für sie angedrohten Sanktionen klar definieren müssen. Da aber das Verbot, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, offensichtlich in der Verordnung enthalten ist und diese die Mitgliedstaaten verpflichtet, für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen vorzusehen³, ist der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Strafen nicht verletzt. Es ist somit Sache der Mitgliedstaaten, festzulegen, welche Sanktionen geeignet sind, um die Geltung und die Wirksamkeit der Verordnung zu gewährleisten, wobei sie darauf achten müssen, dass diese Sanktionen nach sachlichen und verfahrensrechtlichen Regeln verhängt werden, die denjenigen ähneln, die bei nach Art und Schwere gleichartigen Verstößen gegen das nationale Recht gelten.

HINWEIS: Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*

³ Dabei handelt es sich um Art. 19 der Verordnung Nr. 561/2006.