

# Anonymisierte Fassung

Übersetzung

C-477/22 – 1

**Rechtssache C-477/22**

**Vorabentscheidungsersuchen**

**Eingangsdatum:**

15. Juli 2022

**Vorlegendes Gericht:**

Corte suprema di cassazione (Italien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

12. Mai 2022

**Rechtsmittelführerin:**

ARST S.p.A. – Azienda regionale sarda trasporti

**Rechtsmittelgegner:**

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

DE

TK

ME

SK

TF

TC

ND

---

**Die CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE  
(KASSATIONSGERICHTSHOF)**

**KAMMER FÜR ARBEITSRECHT**

... [nicht übersetzt]

erlässt folgenden

**ZWISCHENBESCHLUSS**

betreffend das Rechtsmittel ... [nicht übersetzt] der

ARST S.P.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, ... [nicht übersetzt]

– *Rechtsmittelführerin* –

*gegen*

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, ... [nicht übersetzt]

– *Rechtsmittelgegner* –

*sowie gegen*

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, ... [nicht übersetzt]

– *Rechtsmittelgegner* –

gegen das Urteil ... [nicht übersetzt] der CORTE D'APPELLO di CAGLIARI  
(Berufungsgericht Cagliari) vom 10. März 2016 ... [nicht übersetzt];

... [nicht übersetzt; Spruchformeln]

**ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE**

## **GEGENSTAND DES AUSGANGSVERFAHRENS UND RELEVANTER SACHVERHALT**

1. Die ARST S.p.A. ist ein öffentliches Nahverkehrsunternehmen der Region Sardinien; es ist für die Beförderung von Fahrgästen im Gebiet der Region zuständig und wird von der Regionalverwaltung kontrolliert.
2. WS und die anderen Arbeitnehmer, die im vorliegenden Verfahren Rechtsmittelgegner sind (im Folgenden: die Arbeitnehmer), sind bei der ARST S.p.A. beschäftigt, und zwar als Fahrer im Straßenpersonenverkehr; alle Arbeitnehmer sind am Betriebshof der ARST S.p.A. in der Gemeinde Abbasanta beschäftigt.
3. Am 5. September 2011 reichten die Arbeitnehmer beim Gericht von Oristano eine Klage ein, mit der sie einen Verstoß gegen die 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 (im Folgenden: Verordnung) geltend machten.
4. Insbesondere machten sie geltend, dass ihnen in der Zeit vom 11. April 2007, dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung, bis zum 6. Dezember 2010 aufgrund der von der Arbeitgeberin auferlegten Schichten die „regelmäßige“ wöchentliche Ruhezeit (die in Art. 4 Buchst. h der Verordnung als eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden definiert sei) nicht gewährt worden sei (jeweils insgesamt 953,30 nicht gewährte Ruhestunden) und dass die in Art. 6 Abs. 3 der Verordnung festgelegte zweiwöchentliche Höchstlenkzeit von 90 Stunden um jeweils insgesamt 752 Stunden überschritten worden sei.
5. Sie ersuchten das Gericht, die Arbeitgeberin – die ARST S.p.A. – zu verurteilen, ihnen eine Entschädigung und/oder einen Ausgleich zu zahlen, die bzw. der sich nach den nicht gewährten Ruhestunden und den Stunden, die die oben genannte Lenkzeitbegrenzung überschreiten, bemisst und sich für jeden Fahrer auf insgesamt 13 839,60 Euro beläuft.
6. Zur Begründung ihrer Klage machten die Arbeitnehmer geltend, dass sie eine für alle identische Schichtrotation einhielten, auf deren Grundlage die fehlenden Ruhestunden und zu viel geleisteten Lenkzeiten – wie in den Anhängen „A“ und „B“ der Klageschrift aufgeführt – berechnet worden seien, die für alle Fahrer gleich seien.
7. Das Gericht gab der Klage in vollem Umfang statt (es reduzierte den Entschädigungsbetrag nur für TF und UN um 50 % aufgrund der kürzeren Dauer der Beschäftigung als Fahrer).
8. Die ARST S.p.A. legte beim Berufungsgericht von Cagliari Berufung ein.

9. Das Berufungsgericht erhielt von der ARST S.p.A. eine vollständige Aufstellung der von jedem Fahrer während des fraglichen Zeitraums tatsächlich geleisteten Schichten und reduzierte den Betrag, zu dessen Zahlung die Arbeitgeberin verurteilt worden war, indem es die Entschädigung individuell auf der Grundlage der Anwesenheit im Dienst neu berechnete.

10. Im Übrigen wies es die Berufung der ARST S.p.A. zurück.

11. Es hielt die Verteidigung der ARST S.p.A., wonach die Verordnung im vorliegenden Fall gemäß ihrem Art. 3 Buchst. a („Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“) nicht anwendbar sei, für nicht stichhaltig.

12. Die ARST S.p.A. hatte diese Ansicht darauf gestützt, dass die Fahrer nur in einigen Schichten (und in diesem Fall nur einmal oder sehr selten zweimal) Entfernungen von mehr als 50 km zurückgelegt hätten.

13. Sie hatte auch geltend gemacht, dass seit März 2009 zwei Schichteinteilungen eingeführt worden seien, die von den Gewerkschaften mitgetragen würden und von den Arbeitnehmern rotierend wahrgenommen würden: eine von neun Wochen, bestehend aus Schichten mit Strecken von mehr als 50 km, in denen die in der Verordnung vorgesehenen Ruhezeiten eingehalten würden; die andere von zehn Wochen, bestehend aus Schichten mit Strecken von weniger als 50 km, in denen die Verordnung nicht angewendet werde.

14. Das Berufungsgericht wies dieses Verteidigungsvorbringen zurück und wies darauf hin, dass aus den Aufzeichnungen zu den einzelnen „Schichten/Linienstrecken“ hervorgehe, dass die Fahrer in jeder Schicht mehr als 50 km zurückgelegt hätten: in einigen Fällen sei diese Strecke ohne Zwischenstopps zurückgelegt worden; in anderen Fällen habe die Entfernung zwischen den einzelnen Stopps weniger als 50 km betragen, die Gesamtstrecke sei jedoch deutlich länger gewesen.

15. Es fügte hinzu, dass im vorliegenden Fall nicht einmal klar sei, welche Station die Endstation sei, da die Fahrer im Laufe des Arbeitstages mehr als eine Endstation erreichen müssten ... [nicht übersetzt; beispielhaft aufgeführte Endstationen].

16. Nach Ansicht des Berufungsgerichts bezeichnet der Begriff „Linienstrecke“ („persorso“) im außerstädtischen Verkehr die Gesamtstrecke, die der Fahrer während des Arbeitstages zurücklege; die 50-km-Grenze schließe nur die städtischen Fahrer von der Anwendung der Verordnung aus, die kurze und häufig gefahrene Strecken zurücklegten.

17. Das Berufungsgericht wies auch das Vorbringen der ARST S.p.A. zurück, dass bei der Überprüfung der Einhaltung der zweiwöchentlichen

Lenkzeitbeschränkung nach Art. 6 Abs. 3 der Verordnung nur die vom Fahrer am Steuer verbrachte Zeit berücksichtigt werden dürfe.

18. Es wies darauf hin, dass sich die im genannten Art. 6 Abs. 3 vorgesehene zweiwöchentliche Obergrenze von 90 Stunden auf die gesamte „Lenkzeit“ beziehe.

19. Nach der Definition in Art. 4 Buchst. k der Verordnung sei die „Tageslenkzeit“ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten (oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und einer wöchentlichen Ruhezeit), während die Dauer des tatsächlichen Lenkens in Buchst. j („Lenkzeit“) dieses Artikels definiert sei. Aus diesen Definitionen zog das Berufungsgericht den Schluss, dass die Tageslenkzeit der täglichen Arbeitsschicht entspreche.

20. Die ARST S.p.A. hat das Berufungsurteil vor der Corte di Cassazione angefochten und sich mit zwei gesonderten Rügen gegen die vom Berufungsgericht vorgenommene Auslegung gewandt, und zwar in Bezug auf: den Begriff „Linienstrecke“ („percorso“) in Art. 3 Buchst. a der Verordnung; den Ausdruck „summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen“ in Art. 6 Abs. 3 der Verordnung. Die Arbeitnehmer sind dem mit zwei gesonderten Rechtsmittelbeantwortungen entgegengetreten.

## **EINSCHLÄGIGE UNIONSRECHTLICHE BESTIMMUNGEN**

1. Im Rahmen des Rechtsmittels der ARST S.p.A. ist das vorliegende Gericht mit der Auslegung der 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) (im Folgenden: Verordnung) befasst.

2. Auf den im vorliegenden Fall maßgeblichen Zeitraum (April 2007 bis Dezember 2010) finden die mit der Verordnung (EU) 2020/1054 vorgenommenen Änderungen keine Anwendung.

3. Es ist unstrittig, dass der vorliegende Fall gemäß Art. 2 Abs. [1] Buchst. b der Verordnung in deren Anwendungsbereich fällt, da die ARST S.p.A. Personenbeförderungen im Straßenverkehr mit Fahrzeugen durchführt, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind. Die Beförderung erfolgt im Gebiet der Union (in der italienischen Region Sardinien).

4. Die beiden dem vorlegenden Gericht unterbreiteten Auslegungsfragen betreffen

– Art. 3 Buchst. a der Verordnung, der vorsieht:

„Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“;

– Art. 6 Abs. 3 der Verordnung, der bestimmt:

„Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten“.

5. Es gibt keine einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts.

6. Im innerstaatlichen Recht wurde die Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, durch das Decreto legislativo Nr. 234 vom 19. November 2007 umgesetzt, das für die Arbeitnehmer am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist. Ein Verstoß gegen diese Regelung wird nicht geltend gemacht.

7. Das Gesetz Nr. 138 vom 14. Februar 1958 regelt jedoch weiterhin die Arbeitszeit des Personals von auf außerstädtischen Strecken zur Personenbeförderung eingesetzten öffentlichen Linienbussen in den Fällen, in denen die Ausnahmeregelung des Art. 3 Buchst. a der Verordnung Anwendung findet.

## **ERSTE VORLAGEFRAGE**

- 1 Die erste Frage betrifft die Auslegung von Art. 3 Buchst. a der Verordnung.
- 2 Im vorliegenden Fall ist unstrittig, dass die von der ARST S.p.A. durchgeführte Beförderung im Straßenverkehr zum „Personenlinienverkehr“ gemäß der Definition in Art. 4 Buchst. n der Verordnung gehört. Es handelt sich um eine allen zugängliche Personenbeförderungsdienstleistung, mit einer bestimmten Frequenz und auf einer bestimmten Strecke und die Fahrgäste können an zuvor festgelegten Haltestellen zu- und aussteigen.
- 3 Die dem vorlegenden Gericht unterbreitete Frage ergibt sich aus dem Umstand, dass die ARST S.p.A. die Dienstleistung auf mehreren verschiedenen Strecken erbringt und ein Fahrer an einem Arbeitstag mit demselben Fahrzeug mehr als eine Strecke zurücklegt.
- 4 Die ARST S.p.A. macht geltend, dass die „Linienstrecke“ („percorso“) – auf die sich die Schwelle von maximal 50 km für die Ausnahmeregelung beziehe – jede einzelne Strecke sei und eine Kumulierung mit anderen Strecken nicht möglich sei. Die beiden vorinstanzlichen Gerichte haben hingegen – der Ansicht der Arbeitnehmer folgend – bei der Berechnung der „Linienstrecke“ („percorso“) die

Kilometer aller vom Fahrer an einem Arbeitstag zurückgelegten Strecken kumuliert.

- 5 Das vorliegende Gericht weist darauf hin, dass aus dem Urteil des Gerichtshofs vom 9. September 2021 in der Rechtssache C-906/19, das auf ein Vorabentscheidungsersuchen der französischen Cour de cassation (Kassationsgerichtshof) zur Auslegung von Art. 3 Buchst. a der Verordnung ergangen ist (Rn. 32 und 38), hervorgeht, dass die Wendung „Fahrzeuge“, die zur Personenbeförderung „im Linienverkehr verwendet werden“, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, nur die Fahrzeuge erfasst, die ausschließlich zu einer solchen Beförderung verwendet werden (und nicht auch Fahrzeuge, die nur gelegentlich dafür verwendet werden), so dass die Verordnung auf Fahrzeuge anwendbar ist, die sowohl auf Strecken von weniger als 50 km als auch auf Strecken von mehr als 50 km eingesetzt werden.
- 6 In der Rechtssache vor dem Gerichtshof ging es um die Verpflichtung des Fahrers des Fahrzeugs, die Fahrerkarte in den Fahrtenschreiber einzulegen. Diese wurde auch für die Tage bejaht, an denen das Fahrzeug für die Beförderung von Fahrgästen im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzt wurde, dessen Strecke nicht mehr als 50 km betrug.
- 7 Im vorliegenden Fall ist jedoch gerade die Definition des Begriffs „Linienstrecke“ („percorso“) des Fahrzeugs umstritten, da die Fahrer, wie bereits ausgeführt, mit demselben Fahrzeug an ein und demselben Arbeitstag unterschiedliche Strecken zurücklegen.
- 8 Es bestehen daher Zweifel in Bezug auf die Frage, ob der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung verwendete Begriff „Linienstrecke“ („percorso“) die vom Verkehrsunternehmen für die Zahlung des Fahrscheins festgelegte Strecke bezeichnet, wie es sich aus der wörtlichen Bezugnahme in Art. 3 Buchst. a der Verordnung auf die „Linien“-Strecke zu ergeben scheint, („... Linienverkehr ...“, wenn die Linienstrecke ...“ – „... servizio regolare di linea, il cui percorso ...“), oder ob vielmehr die Kilometer gemeint sind, die ein Fahrer an einem Arbeitstag mit seinem Fahrzeug, auch auf mehreren Strecken, zurücklegt, wie es der Zweck der Verordnung vorzugeben scheint, dass „die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert werden“ sollen.
- 9 Es sind auch andere Lösungen denkbar, wie die vom Fahrzeug zurückgelegte maximale Entfernung vom Abfahrtsort. Hier wird auf den 24. Erwägungsgrund der Verordnung verwiesen, wo Fahrzeuge, die nach Art. 3 Buchst. a der Verordnung von deren Anwendung ausgenommen sind (und, wie in Art. 15 der Verordnung vorgesehen, rein internen Schutzvorschriften unterliegen), als „Fahrzeuge ..., die zur Personenbeförderung ... dienen, wenn die Strecke nicht mehr als 50 km beträgt“, angegeben werden.

10 Jedenfalls ist im vorliegenden Fall – wie auch immer der Begriff „Linienstrecke“ („percorso“) ausgelegt wird – unstreitig, dass die ARST S.p.A. Personen im Linienverkehr auf einigen Strecken befördert, die mehr als 50 km betragen. Es ist daher festzustellen, ob die Ausnahme von der Anwendung der Verordnung auf einzelne Fahrzeuge der ARST S.p.A. angewendet werden kann (Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken von weniger als 50 km eingesetzt werden) oder ob die gesamte Beförderungsdienstleistung der ARST S.p.A. in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt, da sie auch mit Fahrzeugen erbracht wird, die auf Strecken von mehr als 50 km verwendet werden.

11 Die erste Frage, die dem Gerichtshof vorgelegt wird, lautet wie folgt:

Ist Art. 3 Buchst. a der 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 dahin auszulegen, dass sich der Begriff „Linienstrecke“ von nicht mehr als 50 Kilometern auf die Kilometer der vom Verkehrsunternehmen für die Bezahlung des Fahrscheins festgelegten Strecke (Linie) bezieht, oder dahin, dass er sich auf die vom Fahrer in einer täglichen Arbeitsschicht zurückgelegten Gesamtkilometer bezieht, oder dahin, dass er sich auf die größte Straßenentfernung bezieht, die das Fahrzeug im Verhältnis zu seinem Ausgangspunkt zurückgelegt hat (Radius), bzw. nach welchem anderen Kriterium sind die Kilometer der Linienstrecke gegebenenfalls zu berechnen?

Kann jedenfalls das Unternehmen, das die Beförderung organisiert, für die Fahrzeuge, die es ausschließlich für Strecken von weniger als 50 km einsetzt, von der Anwendung der Verordnung ausgenommen werden, oder ist die Verordnung auf die gesamte Beförderungsdienstleistung des Unternehmens anwendbar, weil es andere Fahrzeuge auf Strecken von mehr als 50 km einsetzt?

#### **ZWEITE VORLAGEFRAGE**

12 Die zweite dem Gerichtshof vorgelegte Frage betrifft die Definition des Begriffs „Lenkzeit“ in Art. 6 Abs. 3 der Verordnung.

13 Die ARST S.p.A. vertritt die Auffassung, dass sich die zweiwöchentliche maximale Lenkzeit nur auf die tatsächliche Lenktätigkeit beziehe. Die Arbeitnehmer, deren Ansicht beide vorinstanzlichen Gerichte gefolgt sind, sind der Meinung, dass die Dauer der gesamten Arbeitsschicht berücksichtigt werden müsse.

- 14 Das vorliegende Gericht weist darauf hin, dass Art. 4 der Verordnung drei Definitionen für „periodo di guida“ (Lenkzeit/Lenkdauer<sup>1</sup>) enthält:

in Buchst. k für „Tageslenkzeit“ („periodo di guida giornaliero“) (die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit);

in Buchst. l für „Wochenlenkzeit“ („periodo di guida settimanale“) (die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche);

in Buchst. q für „Lenkdauer“ („periodo di guida“) (die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein).

- 15 Schließlich wird in Art. 4 Buchst. j „tempo di guida“ („Lenkzeit“) definiert als die Dauer der aufgezeichneten Lenktätigkeit (aufgezeichnet entweder vollautomatisch oder halbautomatisch durch Kontrollgeräte im Sinne der Anhänge I und I B der Verordnung [EWG] Nr. 3821/85, oder von Hand gemäß den Anforderungen des Art. 16 Abs. 2 der Verordnung [EWG] Nr. 3821/85).
- 16 Nach dem Vorbringen der ARST S.p.A. ist die „Lenkdauer“ („periodo di guida“) nichts anderes als die Summe der „Lenkzeiten“ („tempi di guida“).
- 17 In diese Richtung scheint der 17. Erwägungsgrund zu gehen, wonach die Verordnung – um die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit zu verbessern – Bestimmungen über die maximale „Lenkzeit“ („tempo di guida“) pro Tag, pro Woche und pro Zeitraum von zwei aufeinanderfolgenden Wochen enthält.
- 18 In diesem Sinne kann auch Art. 6 Abs. 4 der Verordnung angeführt werden, wonach die tägliche und die wöchentliche Lenkzeit alle „Lenkzeiten“ im Gebiet der Gemeinschaft oder im Hoheitsgebiet von Drittstaaten umfassen.
- 19 Allerdings sieht Art. 6 Abs. 5 der Verordnung vor, dass der Fahrer die Zeiten im Sinne des Art. 4 Buchst. e als „andere Arbeiten“ festhalten muss (d. h. alle in Art. 3 Buchst. a der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors) – ebenso wie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung verwendet wird, und die seit seiner letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit

<sup>1</sup> Anm. d. Ü.: Die Entsprechungen von „Lenkzeit“/„Lenkdauer“ und „tempo di guida“/„periodo di guida“ sind in den verschiedenen Ausdrücken uneinheitlich.

verbrachten Bereitschaftszeiten im Sinne des Art. 15 Abs. 3 Buchst. c der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

- 20 Es ist nicht klar, ob solche „anderen Arbeiten“ bei der Berechnung der zweiwöchigen Lenkzeit zu berücksichtigen sind oder nicht.
- 21 Die von den bereits mit der Sache befassten Gerichten vertretene Auslegung setzt die Lenkdauer (periodo di guida) mit der täglichen Arbeitsschicht gleich. Diese Auslegung stützt sich auf die Bezugnahme auf den Zeitraum zwischen zwei täglichen Ruhezeiten in der Definition der „Tageslenkzeit“ („periodo di guida giornaliero“) (Art. 4 Buchst. k der Verordnung) und auf die unterschiedliche Definition von „Lenkzeit“ („tempo di guida“) – bzw. der aufgezeichneten Lenktätigkeit – und „Lenkdauer“ („periodo di guida“) in Art. 4 der Verordnung, wonach Letztere eine größere Zeitspanne zu bezeichnen scheint.
- 22 Die zweite an den Gerichtshof gerichtete Frage lautet wie folgt:

Ist Art. 6 Abs. 3 der 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 dahin auszulegen, dass „[d]ie summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen“ die Summe der „Lenkzeiten“ der beiden Wochen – wie in Art. 4 Buchst. j der Verordnung definiert – ist, oder dahin, dass sie auch andere Tätigkeiten und insbesondere die gesamte vom Fahrer während der beiden Wochen geleisteten Arbeitsschichten oder alle „anderen Arbeiten“ im Sinne von Art. 6 Abs. 5 umfasst?

#### **Aus diesen Gründen**

ersucht das vorliegende Gericht den Gerichtshof der Europäischen Union nach Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union um Vorabentscheidung über die in den Rn. 11 und 22 der vorstehenden Begründung angeführten Fragen zur Auslegung des Unionsrechts.

... [nicht übersetzt; Aussetzung und Spruchformeln]

Rom, ... [nicht übersetzt], den 9. Februar 2021

**Der Vorsitzende**