

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Vierte Kammer)  
28. März 1985\*

In den verbundenen Rechtssachen 91 und 92/84

betreffend die dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag vom High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, in dem vor diesem Gericht anhängigen Verfahren

**Director of Public Prosecutions**

gegen

**Sidney Hackett Limited und Roy Thomas Weston** (Rechtssache 91/84)

und

**Raymond C. Tetlow**

gegen

**Perman George Dovey** (Rechtssache 92/84)

vorgelegten Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr in seiner durch die Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 geänderten Fassung

erläßt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten Mackenzie Stuart, des Kammerpräsidenten G. Bosco, der Richter P. Pescatore, T. Koopmans und K. Bahlmann,

Generalanwalt: P. VerLoren van Themaat

Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

\*\*

folgendes

\* Verfahrenssprache: Englisch.

\*\* Beteiligte, die Erklärungen abgegeben haben:

- die Firma Hackett, Beklagte des Ausgangsverfahrens, vertreten durch Rechtsanwälte Johnstone, Sharp & Walker,
- P. G. Dovey, Beklagter des Ausgangsverfahrens, im schriftlichen Verfahren vertreten durch Rechtsanwalt Abels und in der mündlichen Verhandlung vertreten durch Rechtsanwalt A. H. Caplan,
- die britische Regierung, im schriftlichen Verfahren vertreten durch ihren Bevollmächtigten G. Dagtoglou und in der mündlichen Verhandlung vertreten durch Barrister P. Vallance,
- die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch ihren Bevollmächtigten G. L. Close, nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 12. Februar 1985,

## URTEIL

(„Tatbestand“ nicht wiedergegeben)

### Entscheidungsgründe

- 1 Der High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, hat mit zwei inhaltlich gleichen Beschlüssen vom 21. Februar 1984, beim Gerichtshof eingegangen am 2. April 1984, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag eine Frage nach der Auslegung des Artikels 14a der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49) in seiner durch die Ratsverordnungen Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972 (ABl. L 67, S. 11) und Nr. 2827/77 vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1) geänderten Fassung und insbesondere des Ausdrucks „örtlicher Markt“ in dieser Vorschrift zur Vorabentscheidung vorgelegt.
- 2 Diese Frage ist im Rahmen von Strafverfahren gegen zwei Landwirte und einen Kraftfahrer wegen Nichtbenutzung des Fahrtenschreibers bei der Beförderung von Tieren zu oder von den jeweiligen landwirtschaftlichen Betrieben aufgeworfen worden.
- 3 Wie sich aus den Akten ergibt, handelt es sich in der Rechtssache 91/84 um ein Unternehmen, die Sidney Hackett Ltd., das einen landwirtschaftlichen Betrieb in Radcliffe-on-Trent und einen Schlachthof in Daybrook, Nottinghamshire, betreibt und das Schafe auf verschiedenen Märkten des Vereinigten Königreichs kauft, auf denen es Tiere mit dem benötigten Gewicht in der erforderlichen Zahl (300 bis 400 Stück) findet. Die Tiere werden in dem Betrieb gesammelt und nach ein oder zwei Tagen zum Schlachthof gebracht.
- 4 Der dem landwirtschaftlichen Betrieb nächstgelegene Viehmarkt befindet sich in Nottingham, ungefähr 8 Meilen entfernt; da aber das Unternehmen dort die Schafe, die es benötigt, der Zahl und der Qualität nach nicht findet, deckt es sich auf den Märkten in Hexham und Penrith im Norden Englands ein. Diese Märkte sind etwa 150 Meilen von Nottingham entfernt.

- 5 Bei einem Unfall eines von Herrn Weston gelenkten Lastkraftwagens mit Anhänger des Unternehmens in der Grafschaft Durham wurde festgestellt, daß der Lastkraftwagen mit auf dem Markt in Hexham gekauften Schafen und der Anhänger mit auf dem Markt in Penrith gekauften Schafen beladen waren. Das Fahrzeug war mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet, der aber bei dem in Frage stehenden Transport nicht benutzt worden war. Es hat sich herausgestellt, daß die Firma dem Fahrer die Weisung gegeben hatte, den Fahrtenschreiber nicht anzuschließen, wenn das Fahrzeug für die Beförderung von Tieren von einem Markt zum landwirtschaftlichen Betrieb verwendet wurde. Dagegen war der Fahrer im Besitz eines Fahrtenbuchs, das einen handschriftlichen Bericht über die Fahrt an dem in Frage stehenden Tag enthielt.
- 6 Die Sidney Hackett Ltd. und Herr Weston wurden im Strafverfahren in erster Instanz vom Magistrates Court in Bishop Auckland freigesprochen. Die Richter des Magistrates Court waren der Auffassung, es handele sich um eine von der Verpflichtung zur Verwendung des Fahrtenschreibers ausgenommene Beförderung von einem „örtlichen Markt“. Der Director of Public Prosecutions rief gegen diese Entscheidung die Queen's Bench Division an.
- 7 In der Rechtssache 92/84 geht es um einen Landwirt, Perman George Dovey, in Sheffield English im Süden Englands, einen Schweinezüchter, der seinerzeit Eigentümer eines Lastkraftwagens für den Viehtransport war und der die Gewohnheit hatte, seine Schweine einmal wöchentlich auf dem Markt in Banbury im Norden von Oxford, ungefähr 95 Meilen von seinem Betrieb entfernt, zu verkaufen. Gleichzeitig beförderte er Schweine für andere Landwirte des gleichen Ortes. Bei einer Kontrolle wurde festgestellt, daß das Fahrzeug mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet war, daß aber in diesen keine Kontrollscheibe eingelegt worden war. Herr Dovey besaß in bezug auf die Beförderung keine anderen Unterlagen.
- 8 In dem Strafverfahren gegen ihn vor dem Magistrates Court in Banbury räumte Herr Dovey ein, daß es näher bei seinem Wohnort gelegene Märkte für Schweine, z. B. in Winchester und in Salisbury, gebe. Diese Märkte seien jedoch zu klein, um so viele Schweine aufzunehmen, wie er absetzen wolle, nämlich etwa 3 000 Schweine jährlich, d. h. durchschnittlich 60 Schweine pro Woche.
- 9 Die Richter des Magistrates Court sprachen den Angeklagten aus zwei Gründen frei: Zum einen könne als „örtlicher Markt“ nur der nächstgelegene Markt angesehen werden, auf dem bestimmte Waren unter gewinnbringenden Voraussetzun-

gen verkauft werden könnten; zum andern habe die Lenkzeit, die erforderlich sei, um die Strecke zum Markt in Banbury zurückzulegen, die gesetzlich vorgeschriebene Lenkdauer nicht überschritten. Der Vertreter des Verkehrsministeriums, Herr Tetlow, rief gegen diese Entscheidung die Queen's Bench Division an.

- 10 Auf Antrag der Rechtsmittelführer hat die Queen's Bench Division dem Gerichtshof eine in Form von fünf Alternativen gefaßte Frage nach der Auslegung des Begriffes „örtlicher Markt“ in Artikel 14a der Verordnung Nr. 543/69 zur Vorabentscheidung vorgelegt, der in den nationalen Rechtsvorschriften im Rahmen einer nach Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c zugelassenen Ausnahme übernommen worden ist. Diese in beiden Rechtssachen identische Frage lautet wie folgt:

Ist „örtlicher Markt“ im Sinne von Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates in seiner durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates geänderten Fassung

- 1) ein Markt (ohne Rücksicht auf seine Art) in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs

oder

- 2) ein Markt (ohne Rücksicht auf seine Art) in angemessener Nähe des landwirtschaftlichen Betriebs unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse

oder

- 3) ein Markt in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs (und/oder in angemessener Nähe unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse) unter Berücksichtigung der in Frage stehenden Tierarten oder -rassen, die dort gekauft oder verkauft werden, und, wenn ja, wann (wenn überhaupt) ist ein solcher Markt kein „örtlicher“ mehr,

oder

- 4) ein Markt in angemessener Nähe des in Frage stehenden landwirtschaftlichen Betriebs (und/oder in angemessener Nähe unter Berücksichtigung der örtlichen geographischen Verhältnisse), auf dem die in Frage stehenden Tierarten oder -rassen unter Berücksichtigung der Menge der betroffenen Tiere zu geschäftlich vorteilhaften Bedingungen gekauft oder verkauft werden können, und, wenn ja,

a) wie ist das Wort „vorteilhaft“ in diesem Zusammenhang auszulegen,

und

b) wann (wenn überhaupt) ist ein solcher Markt kein „örtlicher“ mehr,

oder

5) ein Markt, der vier Stunden Fahrzeit (oder die nach den zu der gegebenen Zeit geltenden Rechtsvorschriften ohne Ruhepause höchstens zulässige Fahrzeit) von dem landwirtschaftlichen Betrieb entfernt ist, von dem die Tiere stammen?

### Rechtliche Beurteilung

- 11 Die Firma Hackett und Herr Dovey sind der Auffassung, unter „örtlichem Markt“ sei der nächstgelegene Markt zu verstehen, auf dem ein landwirtschaftlicher Betrieb unter wirtschaftlich gewinnbringenden Voraussetzungen eine seinen Bedürfnissen entsprechende Versorgungs- oder Absatzmöglichkeit finden könne. Man dürfe daher nicht berücksichtigen, daß es möglicherweise geographisch näher gelegene Märkte gebe, wenn diese zu beschränkt seien, um je nach den Umständen eine regelmäßige und hinreichend gewinnbringende Versorgungs- oder Absatzmöglichkeit zu bieten. Sowohl die Firma Hackett als auch Herr Dovey weisen darauf hin, welche Behinderung die Benutzung des Fahrtenschreibers bei der Beförderung von Tieren aufgrund der Verpflichtung, die Ruhezeiten einzuhalten, und — insbesondere für die Firma Hackett — aufgrund der Verpflichtung darstellen würde, zwei Fahrer anstatt einen für die langen Fahrten einzusetzen, die zur Übernahme und Ablieferung der Tiere erforderlich seien.
- 12 Die Regierung des Vereinigten Königreichs trägt vor, der Ausdruck „örtlicher Markt“ impliziere die Vorstellung, daß es sich um Märkte in angemessener Nähe handeln müsse. Es seien jedoch die unterschiedlichen geographischen Voraussetzungen in der Weise zu berücksichtigen, daß die Landwirtschaft treibenden Gemeinden nicht benachteiligt würden, die in entfernten und schwer zugänglichen Gegenden gelegen seien, wo man selbst in einer mehr oder weniger großen Entfernung von den Betrieben gelegene Märkte als örtliche Märkte ansehen müsse. Dagegen dürfe die Bestimmung des „örtlichen Marktes“ nicht davon abhängen, ob der Transport von dem Landwirt oder von einem Dritten durchgeführt werde. Auch dürften wirtschaftliche Überlegungen, d. h. die Möglichkeit, Tiere unter Be-

rücksichtigung der in Frage stehenden Mengen zu vorteilhaften Bedingungen zu kaufen oder zu verkaufen, bei der Entscheidung darüber, was als örtlicher Markt angesehen werden könne, keine Rolle spielen. In den beiden fraglichen Fällen könne man aufgrund der zurückgelegten Entfernungen nicht mehr von einem „örtlichen Markt“ im Sinne der Verordnung sprechen.

- 13 Die Kommission trägt vor, unter „örtlichem Markt“ sei ein Markt in angemessener Nähe des landwirtschaftlichen Betriebs zu verstehen, auf dem regelmäßig mit Tieren der betroffenen Art gehandelt werde und der dafür eingerichtet sei. Das sicherste Kriterium, das darüber hinaus den Vorteil habe, daß es einheitlich in der gesamten Gemeinschaft berücksichtigt werden könne, bestehe darin, den Begriff „Umkreis von 50 km vom Standort des Fahrzeugs“ in Artikel 14a Absatz 1 entsprechend anzuwenden. Die Kommission stimmt mit der Regierung des Vereinigten Königreichs darin überein, daß wirtschaftliche Überlegungen für die Bestimmung des Begriffs „örtlicher Markt“ nicht ausschlaggebend seien. Suche ein landwirtschaftlicher Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen einen weiter entfernt liegenden Markt als den geographisch nächstgelegenen Markt auf, dann sei der geographische Rahmen des Zugangs zu den örtlichen Märkten überschritten. In diesem Fall müsse der Landwirt oder der Viehhändler dafür sorgen, daß sein Fahrzeug mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sei, und er müsse sich an die Sozialvorschriften der einschlägigen Verordnungen halten. Sowohl die Firma Hackett als auch Herr Dovey gehörten zu dieser Gruppe. Die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften hinderten sie in keiner Weise daran, die vorteilhaftesten Märkte aufzusuchen; sie müßten dann aber wie alle anderen Beförderungsunternehmen die Vorschriften über die Benutzung des Fahrtenschreibers einhalten.
- 14 Bei der Beantwortung der Frage der Queen's Bench Division sind sowohl der Zweck der Verordnung Nr. 543/69 als auch die Stellung des Artikels 14a im Rahmen dieser Verordnung zu berücksichtigen.
- 15 Wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 11. Juli 1984 (Rechtssache 133/83, Regina/Scott und Rimmer, Slg. 1984, 2863) festgestellt hat, will die Verordnung Nr. 543/69 gleichzeitig drei Ziele verwirklichen, nämlich den sozialen Schutz der Fahrer, die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Beseitigung von Ungleichheiten, die den Wettbewerb auf dem Gebiet des Verkehrs verfälschen könnten. Im Hinblick auf diese Ziele hat die Verordnung Nr. 543/69 den Gebrauch des Fahr-

tenschreibers allgemein vorgeschrieben, dessen Benutzung eine Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Geschwindigkeit der Fahrzeuge ermöglichen soll.

- 16 Nach Artikel 14a können die Mitgliedstaaten Ausnahmen von der Verpflichtung zur Benutzung des Fahrtenschreibers für bestimmte Beförderungsarten zulassen, die entweder durch die beschränkte Reichweite oder den unzusammenhängenden Charakter der erbrachten Leistungen oder aber durch die besondere Natur der Beförderungsvorgänge oder der verwendeten Fahrzeuge charakterisiert sind. Es handelt sich zum größten Teil um ganz spezielle Vorgänge, bei denen bestimmte Tätigkeiten, sei es kommerzieller, sei es uneigennütziger Art, den Vorrang vor der Beförderung im eigentlichen Sinne haben. Von diesen Ausnahmen sind einige genau umschrieben, während andere, wie die in den Verfahren vor der Queen's Bench Division streitigen, einer konkreten Abgrenzung durch die Gerichte bedürfen.
- 17 Der in den vorliegenden Rechtssachen in Frage stehende Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c hat folgenden Wortlaut:
- „Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission Ausnahmen von dieser Verordnung für folgende innerstaatliche Beförderungen zulassen:
- ...
- c) Beförderung lebender Tiere vom landwirtschaftlichen Betrieb bis zu den örtlichen Märkten oder in umgekehrter Richtung ...“
- 18 Bei der Bestimmung der Tragweite dieser Ausnahme ist zu berücksichtigen, daß der Wortlaut der Verordnung einen Zusammenhang zwischen den örtlichen Märkten zum einen und dem landwirtschaftlichen Betrieb, seiner Erzeugung oder — je nach Fallgestaltung — seinen Bedürfnissen zum andern herstellt. Daraus folgt, daß der Begriff „örtliche Märkte“ nicht aus sich heraus ausgelegt werden kann, sondern daß seine Bedeutung nach Maßgabe der in Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c genannten Art der Beförderung in dem Sinne zu bestimmen ist, daß es sich um die Beförderung lebender Tiere vom landwirtschaftlichen Betrieb zu einem örtlichen Markt oder von einem solchen Markt zum landwirtschaftlichen Betrieb handelt.
- 19 Im Rahmen der Ausnahmen des Artikels 14a kann sich diese Vorschrift auf nichts anderes als auf Nahtransporte beziehen, die im Interesse einzelner landwirtschaftli-

cher Betriebe erfolgen und die den normalen Erfordernissen der Versorgung derartiger Betriebe oder des Absatzes ihrer Erzeugung entsprechen. Es ist klarzustellen, daß in diesem Zusammenhang unter landwirtschaftlichen Betrieben nur normal- und mittelgroße Betriebe zu verstehen sind, wie sie für die betreffende Gegend typisch sind. Als örtlicher Markt im Sinne der Verordnung ist folglich der mit Rücksicht auf die geographischen Gegebenheiten nächstgelegene Markt anzusehen, der eine Absatz- oder, je nach den Umständen, Versorgungsmöglichkeit bietet, die den Bedürfnissen in dieser Weise charakterisierter Produktionseinheiten entspricht.

- 20 Entgegen dem Vortrag der Rechtsmittelgegner des Ausgangsverfahrens darf die Ausnahmeregelung des Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c daher nicht auf Beförderungsvorgänge ausgedehnt werden, die entweder aufgrund der ungewöhnlichen Größe des betreffenden landwirtschaftlichen Betriebs oder aufgrund der Zusammenfassung der Erzeugung mehrerer Betriebe die Inanspruchnahme von Märkten erforderlich machen, die weiter entfernt sind als der nächstgelegene Markt, der die regionalen Betriebe normalerweise beliefert.
- 21 Die Beförderungen, die Handlungen dieses Umfangs erfordern, weisen nämlich, was die zurückgelegten Strecken, die Leistung der verwendeten Fahrzeuge und die Intensität der Nutzung dieser Fahrzeuge angeht, gerade die Merkmale auf, die es gerechtfertigt haben, die Verwendung des Fahrtenschreibers allgemein vorzusehen, d. h. die Gefahr eines übermäßigen Einsatzes der Fahrzeuge und ihrer Fahrer mit allen unerwünschten Folgen für den sozialen Schutz der Arbeitnehmer im Beförderungsgewerbe, die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Aufrechterhaltung gesunder Wettbewerbsbedingungen in dem betreffenden Sektor.
- 22 Die Vorlagefrage ist demnach dahin zu beantworten, daß als „örtlicher Markt“ im Sinne des Artikels 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 543/69 des Rates in seiner durch die Verordnungen Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972 und Nr. 2827/77 vom 12. Dezember 1977 geänderten Fassung der einem bestimmten landwirtschaftlichen Betrieb unter Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse am nächsten gelegene Markt zu verstehen ist, der eine Versorgung ermöglicht oder — je nach den Umständen — Absatzmöglichkeit bietet, die den Bedürfnissen normal- und mittelgroßer landwirtschaftlicher Betriebe, die als typisch für die betreffende Gegend angesehen werden können, entspricht.

**Kosten**

- 23 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren vor dem Gerichtshof Bestandteil des bei dem innerstaatlichen Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

auf die ihm vom High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, mit Beschluß vom 23. März 1984 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Artikel 14a Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr in seiner durch die Verordnung Nr. 515/72 des Rates vom 28. Februar 1972 und durch die Verordnung Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, daß als „örtlicher Markt“ der einem bestimmten landwirtschaftlichen Betrieb unter Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse am nächsten gelegene Markt zu verstehen ist, der eine Versorgung ermöglicht oder — je nach den Umständen — Absatzmöglichkeit bietet, die den Bedürfnissen normal- und mittelgroßer landwirtschaftlicher Betriebe, die als typisch für die betreffende Gegend angesehen werden können, entspricht.

Mackenzie Stuart

Bosco

Pescatore

Koopmans

Bahlmann

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 28. März 1985.

Der Kanzler

Der Präsident

P. Heim

A. J. Mackenzie Stuart