Urteilskopf

91 I 62

12. Urteil vom 12. März 1965 i.S. Bally Schuhfabriken AG und Mitbeteiligte gegen Regierungsrat des Kantons Solothurn.
Regeste (de):
Verordnung des Bundesrates über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer vom 5. Oktober 1962 (ARV; AS 1962 S. 1167).

1. Zulässigkeit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde (Erw. 1).

2. Legitimation zur Beschwerde (Erw. 2).

3. Angestellte eines industriellen Unternehmens, welche von ihm nebenbei als Lenker schwerer Motorwagen für regelmässige Arbeitertransporte eingesetzt werden, unterstehen der Verordnung, so dass die Wagen mit Fahrtschreibern auszurüsten sind (Erw. 4,5).

Regeste (fr):
Ordonnance du Conseil fédéral sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles du 5 octobre 1962 (OTR; ROLF 1962 p. 1210).

1. Recevabilité du recours de droit administratif (consid. 1).

2. Qualité pour recourir (consid. 2).

3. Les employés d'une entreprise industrielle qui sont occupés accessoirement par leur employeur à la conduite de voitures automobiles lourdes pour le transport régulier d'ouvriers, sont soumis à l'ordonnance, de telle sorte que les véhicules en question doivent être munis d'un tachygraphe (consid. 4,5).

Regesto (it):
Ordinanza del Consiglio federale sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di autoveicoli, del 5 ottobre 1962 (OLR; RULF 1962 p. 1217).

1. Ammissibilità del ricorso di diritto amministrativo (consid. 1).

2. Qualità per ricorrere (consid. 2).

3. Gli impiegati di un'azienda industriale, occupati accessoriamente dal loro datore di lavoro alla guida di autoveicoli pesanti per il trasporto regolare di operai, sottostanno all'ordinanza, di modo che i veicoli all'uopo usati devono essere muniti di un odocronografo (consid. 4,5).

Sachverhalt ab Seite 62

A.- Die Bally Schuhfabriken AG betreibt in Schönenwerd eine grosse Fabrik, deren Arbeiter grossenteils in einiger Entfernung davon wohnen. Sie hält deshalb seit Jahren eine Anzahl (heute über 40) Personentransportwagen, mit denen sie in regelmässigen Fahrten am Morgen und Abend, zum Teil auch über den Mittag, diese Betriebsangehörigen von deren Wohnort nach Schönenwerd holen und zurückbringen lässt. Die Fahrzeuge werden von Leuten geführt, die tagsüber ebenfalls im Betrieb

der Firma Bally arbeiten und den gleichen Weg wie die Insassen haben. Die Fahrt dauert jeweils eine Viertel- bis eine halbe Stunde. Die Cars werden nur für die genannten Fahrten verwendet; sie stehen tagsüber auf dem Fabrikareal und nachts in den Aussengemeinden. Am 20. April 1964 erliess die Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn gegenüber der Firma Bally folgende Verfügung: "1. Die Personentransporte (Arbeitertransporte) mit schweren Motorwagen (über 3500 kg Gesamtgewicht) Ihrer Firma werden der ARV unterstellt. 2. Gemäss Art. 14 ARV (Kontrollmittel) sind die Gesellschaftswagen (Cars) mit einem typengeprüften Fahrtschreiber auszurüsten. 3. Die Frist zum Einbau der Fahrtschreiber wird auf den 1. Juli 1964 festgesetzt. 4. Gemäss Art. 18 ARV (Arbeitsbuch) haben die Carchauffeure das vorgeschriebene Arbeitsbuch, den Vorschriften entsprechend, nachzuführen. 5. Bewilligungen zur vereinfachten Führung des Arbeitsbuches auf Grund gleichbleibender Stundenpläne werden, falls die Voraussetzungen vorliegen, nach wie vor erteilt." Hiegegen rekurrierte die Firma Bally, zunächst an das Polizeidepartement und gegen dessen abweisenden Entscheid an den Regierungsrat des Kantons Solothurn. Dieser wies den Rekurs mit Entscheid vom 13. November 1964 ebenfalls ab, wobei er die Motorfahrzeugkontrolle anwies, der Rekurrentin eine neue Frist für den Einbau der Fahrtschreiber anzusetzen.

B.- Die Bally Schuhfabriken AG und drei ihrer Angestellten, welche für sie Arbeitertransporte führen, erheben Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit den Anträgen: "1. Der Beschluss des Regierungsrates vom 13. November 1964 sei aufzuheben. 2. Es sei festzustellen, dass die im Betriebe der Bally Schuhfabriken AG tätigen Arbeiter, welche nebenbei am Morgen und am Abend sowie teilweise über die Mittagszeit Arbeitertransporte ausführen, und die von ihnen verwendeten Motorfahrzeuge der ARV nicht unterstellt sind. 3. Eventuell: Die Sache sei zu neuer Entscheidung an den Regierungsrat zurückzuweisen." Es wird geltend gemacht, die ARV könne nur so verstanden werden, dass ausschliesslich "berufsmässige" Motorfahrzeugführer darunter fallen. Wäre sie anders gemeint, so hätte der Bundesrat die ihm im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember

1958 (SVG) erteilte Verordnungskompetenz überschritten. Die Lenker der von der Firma Bally für die Arbeitertransporte eingesetzten Cars seien aber keine berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Sie besorgten die Transporte auch nicht im Nebenberuf. Sie verbrächten nur etwa 5% ihrer Arbeitszeit am Lenkrad und bezögen hiefür bloss ein geringes Entgelt. Die ARV bezwecke, die ihr unterstellten Motorfahrzeugführer vor Überbeanspruchung zu schützen und damit der Sicherheit des Strassenverkehrs zu dienen. Die Chauffeure der Personentransportwagen der Firma Bally bedürften dieses besonderen Schutzes nicht, und durch die von ihnen ausgeführten Transporte werde der Strassenverkehr nicht zusätzlich belastet.

C.- Der Regierungsrat des Kantons Solothurn und das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit beantragen Abweisung der Beschwerde.

Erwägungen

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Nach Art. 22 Abs. 1 ARV ist gegen Entscheide der letzten kantonalen Instanz über die Anwendbarkeit der Verordnung aufeinzelne Motorfahrzeugführer die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht, nach Abs. 2 gegen solche in anderen Fällen die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat zulässig. Durch den angefochtenen Entscheid hat der Regierungsrat als letzte kantonale Instanz die von der Motorfahrzeugkontrolle getroffene Verfügung bestätigt, welche die Arbeitertransporte der Firma Bally der ARV unterstellt (Ziff. 1) und demgemäss die Ausrüstung ihrer Cars mit Fahrtschreibern (Ziff. 2 und 3) und die Führung des Arbeitsbuches (Ziff. 4 und 5) verlangt. Die Unterstellung (Ziff. 1) beruht auf der Feststellung, dass die Führer der Cars gemäss Art. 1 Abs. 1 lit. a der ARV unterstehen, ist also ein Entscheid "über die Anwendbarkeit der Verordnung auf einzelne Motorfahrzeugführer" und unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Die Ziffern 2 bis 5 ziehen lediglich die Folgerungen aus dieser Unterstellung; sie haben keine selbständige Bedeutung. Das gilt vor allem für die Ausrüstung mit Fahrtschreibern, gegen welche sich die Firma Bally wegen der daraus sich ergebenden finanziellen Belastung hauptsächlich zur Wehr setzt. Art. 15 Abs. 1

ARV schreibt sie vor für "Motorwagen, deren Führer dieser Verordnung unterstehen". Der Entscheid über die Unterstellung ist daher auch für die Frage des Einbaus der Fahrtschreiber massgebend; diese stellt sich nicht in einem "anderen Fall", wofür nach Art. 22 Abs. 2 ARV die Beschwerde an den Bundesrat zulässig wäre. Die beiden Fragen lassen sich nicht voneinander trennen und können deshalb nicht von verschiedenen Beschwerdeinstanzen beurteilt werden. Ähnliches gilt für die Führung des Arbeitsbuches; auch die Verpflichtung dazu ergibt sich aus der Unterstellung der Führer und Fahrzeuge unter die ARV.

2. Nach Art. 103 OG ist zur Erhebung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde berechtigt, wer in dem angefochtenen Entscheide als Partei beteiligt war oder durch ihn in seinen Rechten verletzt worden ist. Auf die Firma Bally treffen beide Voraussetzungen zu, da sie schon das kantonale Beschwerdeverfahren durchgeführt hat und da durch den angefochtenen Entscheid - nach ihrer Auffassung zu Unrecht - ihre Cars der ARV unterstellt werden und von ihr der Einbau von Fahrtschreibern verlangt wird. Hinsichtlich der anderen drei Beschwerdeführer ist wenigstens die zweite Voraussetzung erfüllt, da sie als Führer von Arbeitertransporten der Firma Bally der ARV und damit den Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer unterstellt, also ebenfalls in ihrer Rechtsstellung betroffen werden. Es ist auf die Beschwerde aller vier Beschwerdeführer einzutreten.

3. Nach Art. 108 Abs. 2 OG sind Verwaltungsgerichtsbeschwerden gegen kantonale Entscheide dem Bundesrat zur allfälligen Vernehmlassung mitzuteilen. Der Bundesrat hat seine sich hieraus ergebende Befugnis mit Bezug auf die ARV dem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit delegiert, indem er ihm in Art. 13 Abs. 1 dieser Verordnung die Oberaufsicht über deren Vollzug übertragen hat. Gestützt hierauf hat sich das Bundesamt zur Beschwerde vernehmen lassen.

4. Die ARV ordnet, wie ihr Titel sagt, die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Sie stützt sich auf die dem Bundesrat in Art. 56 SVG erteilte Befugnis, die hierauf beschränkt ist, und kann schon deshalb, wie der Regierungsrat anerkennt, nur die dort und in ihrem Titel genannte Kategorie von Motorfahrzeugführern erfassen. Wenn ihr Art. 1, der ihren Geltungsbereich umschreibt, das Wort "berufsmässig"

- im Gegensatz zu der früheren, auf dem MFG beruhenden Verordnung von 1933 - nicht verwendet, sondern sie auf die unselbständig erwerbenden (nebst deren Arbeitgebern) und selbständig erwerbenden Motorfahrzeugführer anwendbar erklärt, welche näher bestimmte Transporte ausführen, so liegt hierin nicht eine Ausdehnung auf nicht berufsmässige Chauffeure, sondern eine neue Umschreibung dessen, was die Verordnung unter berufsmässigen Motorfahrzeugführern versteht. Diese Ordnung ist für das zu ihrer Anwendung berufene Bundesgericht gemäss Art. 114 bis Abs. 3 BV verbindlich, wenn und soweit sie sich im Rahmen der dem Bundesrat in Art. 56 SVG erteilten Befugnis hält. Da diese auf die berufsmässigen Motorfahrzeugführer beschränkt ist, darf der Bundesrat den Begriff nicht über das hinaus erstrecken, was jene Gesetzesbestimmung darunter verstehen kann, und weil das SVG ihn nicht definiert, ist auf den gewöhnlichen Sprachgebrauch unter Berücksichtigung des von Art. 56 SVG verfolgten Zweckes abzustellen. Die Arbeitertransporte mit den Cars der Firma Bally sind unbestreitbar Personentransporte mit schweren Motorwagen, fallen also unter lit. a des Art. 1 Abs. 1 ARV, welche die Transporte dieser Art erfasst. Die Beschwerdeführer bestreiten denn auch nicht, dass diese Bestimmung darauf zutrifft, wohl aber, dass die Lenker der Cars berufsmässige Motorfahrzeugführer im Sinne des Gesetzes seien. Sie machen geltend, die ARV sei, richtig verstanden, nur auf solche Motorfahrzeugführer anwendbar; wäre sie anders gemeint, so ginge sie über die dem Bundesrat im Gesetz eingeräumte Verordnungsbefugnis hinaus.
Art. 56 SVG ermächtigt den Bundesrat zur Ordnung der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer, "so dass ihre Beanspruchung nicht grösser ist als nach den gesetzlichen und gesamtarbeitsvertraglichen Regelungen für vergleichbare Tätigkeiten". Die gestützt darauf erlassenen Vorschriften sollen nicht nur die betreffenden Chauffeure selbst schützen, sondern auch allfällige Insassen der von ihnen geführten Fahrzeuge und die übrigen Strassenbenützer, deren Sicherheit durch übermüdete Fahrzeuglenker gefährdet würde. Aus diesem Zweck erhellt, dass nicht nur im Haupt-, sondern auch im Nebenberuf als Motorfahrzeugführer tätige Personen unter jene Vorschriften fallen; denn in beiden Fällen besteht die gleiche Gefahr, und insbesondere kann sich die Übermüdung aus der

Verbindung der nebenberuflichen Chauffeurtätigkeit mit einer anderweitigen hauptberuflichen Beschäftigung ergeben. Auch allgemein ist der Begriff der Berufsmässigkeit nicht auf den Hauptberuf beschränkt, sondern umfasst auch Nebenberufe. Das galt schon unter der früheren ARV, die den Begriff in Art. 1 Abs. 1 voraussetzte ("denen als Beruf die Führung eines Motorfahrzeuges obliegt") und in Abs. 2 beifügte: "Wer ein Motorfahrzeug gegen Entgelt nur ausnahmsweise führt, ist nicht berufsmässiger Motorfahrzeugführer". Das Bundesgericht hat denn auch in BGE 67 I Nr. 9 erkannt, dass die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassenen Vorschriften dieser Verordnung nach ihrem Zwecke ebenfalls für nebenberufliche Betätigungen als Chauffeur gelten (S. 60). Der Entscheid befasst sich im übrigen mit der Abgrenzung zwischen einem Motorwagenführer, der nicht im Haupt-, sondern nur im Nebenberuf die Führung eines Motorfahrzeuges besorgt, und einem solchen, der nur ausnahmsweise ein Motorfahrzeug gegen Entgelt führt, und erklärt (S. 59/60): "Wer aber, wenn auch nur nebenberuflich, doch nach Bedarf mit einer gewissen Regelmässigkeit und im Rahmen eines bestimmten Autotransportunternehmens, mit dem er als Inhaber in der denkbar engsten Beziehung steht, Motorfahrzeuge führt, fällt nicht unter die Ausnahme des Art. 1 Abs. 2." Entscheidend für den Begriff der Berufsmässigkeit im Gegensatz zur ausnahmsweisen Führung ist demnach die Regelmässigkeit der Fahrten und die enge Verbindung mit dem Unternehmen; diese braucht aber nicht auf den Inhaber - um den es sich in jenem vom Bundesgericht

beurteilten Falle gehandelt hat - beschränkt zu sein, sondern kann auch bei einem Angestellten vorliegen. Die gleichen Überlegungen gelten grundsätzlich auch unter der neuen ARV und insbesondere für die Frage, ob die Umschreibung der Berufsmässigkeit in deren Art. 1 Abs. 1 sich in einem bestimmten Falle als gesetzwidrig erweist, indem sie einen Chauffeur einbezieht, der weder haupt- noch nebenberuflich als solcher tätig ist und daher von ihr nicht erfasst werden darf. Im vorliegenden Falle handelt es sich um Transporte zwischen Wohn- und Arbeitsort, die von der Firma Bally für ihre Betriebsangehörigen organisiert und finanziert werden. Sie finden an allen Arbeitstagen am Morgen und am Abend und teilweise auch über den Mittag statt und dauern jeweils eine Viertel- bis eine halbe Stunde. Da die Transporte über den Mittag offenbar

die kürzeren Strecken betreffen, kann angenommen werden, dass die Lenker der Cars, die stets dieselben sind, täglich ungefähr eine Stunde Dienst am Lenkrad tun. Aber auch wenn es weniger ist, kann kein Zweifel bestehen, dass hier keine bloss ausnahmsweise, sondern eine regelmässige Betätigung als Motorfahrzeugführer vorliegt. Es besteht eine enge Beziehung zum Transportunternehmen, indem die Chauffeure im Betriebe der Firma Bally arbeiten, der die Cars gehören und für welche die Transporte durchgeführt werden. Zweifellos wird den Chauffeuren die am Lenkrad verbrachte Zeit auf die gesamte Arbeitszeit, die sie für die Firma zu leisten haben, angerechnet. Die Zwischenschaltung der sog. "Autovereinigungen", welche die Cars von der Firma mieten und den Lenkern eine Vergütung entrichten, vermag nichts daran zu ändern, dass deren Tätigkeit am Lenkrad in enger Verbindung mit der Firma und mit ihrer Haupttätigkeit für diese steht. Die ganzen Betriebskosten für die Arbeitertransporte trägt die Firma. Die Lenker sind mithin nebenberuflich als solche tätig und sind deshalb berufsmässige Motorfahrzeugführer auch im Sinne des Art. 56 SVG. Ihre Unterstellung unter die ARV geht daher nicht über die dem Bundesrat erteilte Verordnungsbefugnis hinaus. Sie ist zu Recht verfügt worden.

5. Mit der Abweisung der Beschwerde gegen die Unterstellung ist über die Beschwerde auch insoweit entschieden, als sie sich gegen die in den Ziffern 2 und 3 der Verfügung vom 20. April 1964 verlangte Ausrüstung der Cars mit Fahrtschreibern richtet; denn diese ist in Art. 15 Abs. 1 ARV zwingend vorgeschrieben für Motorwagen, deren Führer dieser Verordnung unterstehen. Schon aus dem oben Gesagten ergibt sich, dass auch diese Vorschrift nicht über die dem Bundesrat erteilte Delegation hinausgeht. Übrigens ermächtigt Art. 25 Abs. 2 lit. i SVG den Bundesrat noch ausdrücklich, Fahrtschreiber u.a. zur Kontrolle der Arbeitszeit berufsmässiger Motorfahrzeugführer vorzuschreiben. Die materiellen Einwendungen der Beschwerdeführer, wonach der Fahrtschreiber bei ihren Arbeitertransporten keinen Sinn habe, sind für die Anwendung der geltenden Vorschrift, welche diese Einrichtung zwingend vorschreibt, ohne Bedeutung.

6. Die Beschwerdeführer beantragen die Aufhebung des angefochtenen Entscheids schlechthin, also offenbar auch, soweit sie dadurch - in Bestätigung der Ziffern 4 und 5 der Verfügung

vom 20. April 1964 - zur Führung des Arbeitsbuches gemäss Art. 18 ARV verpflichtet werden. Indessen kann auf die Beschwerde in diesem Punkte mangels der nach Art. 90 Abs. 1 lit. b in Verbindung mit Art. 107 OG erforderlichen Begründung nicht eingetreten werden.

Dispositiv

Demnach erkennt das Bundesgericht:
Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit daraufeinzutreten ist.