



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

**PRESSEMITTEILUNG Nr. 99/15**

Luxemburg, den 10. September 2015

Urteil in der Rechtssache C-266/14

Federación de Servicios Privados del sindicato Comisiones obreras (CC.OO.)/Tyco Integrated Security SL und Tyco Integrated Fire & Security Corporation Servicios SA

## **Die Fahrten, die Arbeitnehmer ohne festen oder gewöhnlichen Arbeitsort zwischen ihrem Wohnort und dem Standort des ersten und des letzten Kunden des Tages zurücklegen, stellen Arbeitszeit dar**

*Es würde dem unionsrechtlichen Ziel des Schutzes der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer zuwiderlaufen, wenn diese Fahrten keine Arbeitszeit wären*

In einer Unionsrichtlinie<sup>1</sup> ist die Arbeitszeit als jede Zeitspanne definiert, während deren ein Arbeitnehmer gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt. Jede Zeitspanne, die keine Arbeitszeit ist, gilt als Ruhezeit.

Die Gesellschaften Tyco Integrated Security und Tyco Integrated Fire & Security Corporation Servicios (im Folgenden: Tyco) sind in den meisten Provinzen Spaniens in der Installation und Wartung von Sicherheitssystemen zur Verhinderung von Diebstählen tätig. 2011 schloss Tyco ihre Regionalbüros und wies alle ihre Angestellten dem Zentralbüro in Madrid zu.

Die bei Tyco angestellten Techniker installieren und warten Sicherheitsvorrichtungen in Häusern sowie industriellen und gewerblichen Einrichtungen in dem ihnen zugewiesenen Gebiet, so dass sie keinen festen Arbeitsort haben. Dieses Gebiet kann eine ganze Provinz oder einen Teil davon oder gelegentlich mehrere Provinzen umfassen. Den Arbeitnehmern steht jeweils ein Firmenfahrzeug zur Verfügung, um täglich von ihrem Wohnort zu den verschiedenen Arbeitsorten und am Ende des Tages zurück nach Hause zu fahren. Die Entfernung zwischen dem Wohnort der Arbeitnehmer und ihren Einsatzorten kann beträchtlich variieren und manchmal über 100 Kilometer bzw. bis zu drei Stunden betragen. Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben verfügen die Arbeitnehmer jeweils über ein Mobiltelefon, mit dem sie aus der Ferne mit dem Zentralbüro in Madrid kommunizieren können. Am Vortag ihres Arbeitstags erhalten die Arbeitnehmer einen Fahrplan mit den verschiedenen Standorten, die sie an dem jeweiligen Tag in ihrem Gebiet aufsuchen müssen, und den Uhrzeiten der Kundentermine.

Tyco rechnet die Fahrzeit „Wohnort-Kunden“ (d. h. die täglichen Fahrten zwischen dem Wohnort der Arbeitnehmer und dem Standort des ersten und des letzten von ihr bestimmten Kunden) nicht als Arbeitszeit, sondern als Ruhezeit an. Sie berechnet die tägliche Arbeitszeit, indem sie auf die Zeit zwischen der Ankunft ihrer Angestellten am Standort des ersten Kunden und ihrer Abreise vom Standort des letzten Kunden abstellt, wobei ausschließlich die Einsatzzeiten an den Standorten und die Fahrzeiten von einem Kunden zum anderen berücksichtigt werden. Vor der Schließung der Regionalbüros berechnete Tyco die tägliche Arbeitszeit ihrer Angestellten ab der Ankunft im Büro (dem Zeitpunkt, zu dem die Angestellten das ihnen zur Verfügung gestellte Fahrzeug, die Kundenliste und den Fahrplan entgegennahmen) bis zur Rückkehr im Büro am Abend (dem Zeitpunkt, zu dem das Fahrzeug abgegeben wurde).

Die mit der Rechtssache befasste Audiencia Nacional (Nationales Gericht, Spanien) fragt, ob die Zeit, die die Arbeitnehmer für die Fahrt zu Beginn und am Ende des Tages aufwenden, als Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie anzusehen ist.

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299, S. 9).

Mit seinem heutigen Urteil **stellt der Gerichtshof fest, dass die Fahrzeit, die Arbeitnehmer, die wie die Arbeitnehmer in der fraglichen Situation keinen festen oder gewöhnlichen Arbeitsort haben, für die täglichen Fahrten zwischen ihrem Wohnort und dem Standort des ersten und des letzten von ihrem Arbeitgeber bestimmten Kunden aufwenden, Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie darstellt.**

**Nach Ansicht des Gerichtshofs ist bei Arbeitnehmern, die sich in einer solchen Situation befinden, anzunehmen, dass sie während der gesamten Fahrzeit ihre Tätigkeiten ausüben oder ihre Aufgaben wahrnehmen.** Die Fahrten der Arbeitnehmer zu den von ihrem Arbeitgeber bestimmten Kunden sind das notwendige Mittel, um an den Standorten dieser Kunden technische Leistungen zu erbringen. Andernfalls könnte Tyco geltend machen, dass nur die für die Tätigkeit der Installation und Wartung der Sicherheitssysteme aufgewandte Zeit unter den Begriff „Arbeitszeit“ falle, was zur Folge hätte, dass dieser Begriff verfälscht und das Ziel des Schutzes der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer beeinträchtigt würde. Dass Tyco vor der Schließung der Regionalbüros die Fahrten der Arbeitnehmer zu Beginn und am Ende des Tages zu oder von den Kunden als Arbeitszeit betrachtete, zeigt im Übrigen, dass die Aufgabe, ein Fahrzeug von einem Regionalbüro zum ersten Kunden und vom letzten Kunden zu diesem Büro zu führen, zuvor zu den Aufgaben und zur Tätigkeit dieser Arbeitnehmer gehörte. Am Wesen dieser Fahrten hat sich aber seit der Schließung der Regionalbüros nichts geändert. Nur der Ausgangspunkt der Fahrten wurde geändert.

**Nach Ansicht des Gerichtshofs stehen die Arbeitnehmer während der Fahrzeiten dem Arbeitgeber zur Verfügung.** Während dieser Fahrten unterstehen die Arbeitnehmer nämlich den Anweisungen ihres Arbeitgebers, der die Kundenreihenfolge ändern oder einen Termin streichen oder hinzufügen kann. Während der erforderlichen Fahrzeit, die sich zumeist nicht verkürzen lässt, haben die Arbeitnehmer somit nicht die Möglichkeit, frei über ihre Zeit zu verfügen und ihren eigenen Interessen nachzugehen.

**Der Gerichtshof ist ferner der Ansicht, dass die Arbeitnehmer während der Fahrten arbeiten.** Bei einem Arbeitnehmer, der keinen festen Arbeitsort mehr hat und der seine Aufgaben während der Fahrt zu oder von einem Kunden wahrnimmt, ist auch davon auszugehen, dass er während dieser Fahrt arbeitet. Da die Fahrten nämlich untrennbar zum Wesen eines solchen Arbeitnehmers gehören, kann sein Arbeitsort nicht auf die Orte beschränkt werden, an denen er bei den Kunden des Arbeitgebers physisch tätig wird. Dass die Arbeitnehmer die Fahrten an ihrem Wohnort beginnen und beenden, ist eine unmittelbare Folge der Entscheidung ihres Arbeitgebers, die Regionalbüros zu schließen, und nicht Ausdruck ihres eigenen Willens. Würden sie gezwungen, die Folgen der Entscheidung ihres Arbeitgebers zu tragen, liefe dies dem mit der Richtlinie verfolgten Ziel des Schutzes der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer zuwider, das die Notwendigkeit einschließt, den Arbeitnehmern eine Mindestruhezeit zu gewährleisten.

---

**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*