Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
NICHOLAS EMILIOU
vom 10. März 2022[1]

Rechtssache C-13/21

Pricoforest SRL
gegen
Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

(Vorabentscheidungsersuchen der Judecătoria Miercurea Ciuc [Gericht erster Instanz, Miercurea Ciuc, Rumänien])

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Beförderung im Straßenverkehr – Verordnung (EG) Nr. 561/2006 – Art. 13 Abs. 1 Buchst. b – Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die von Forstwirtschaftsunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km von ihrem Standort benutzt werden – Begriff ‚Umkreis von bis zu 100 km' – Anwendung dieser Ausnahmeregelung auf gemischt genutzte Fahrzeuge"

I. Einleitung

1. Die Judecătoria Miercurea Ciuc (Gericht erster Instanz, Miercurea Ciuc, Rumänien) hat dem Gerichtshof zwei Fragen nach der Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr[2] vorgelegt.

2. Die Vorlage dieser Fragen erfolgt im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Pricoforest SRL, einem Forstwirtschaftsunternehmen, und dem Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Staatliche Aufsichtsbehörde für die Kontrolle des Straßenverkehrs, Rumänien, im Folgenden: ISCTR) wegen einer Geldbuße, die das ISCTR gegen Pricoforest verhängt hat, weil sie bei mehreren Straßentransporten gegen die in der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten verstoßen habe.

3. Im Ausgangsverfahren ist streitig, ob diese Beförderungsvorgänge, wie Pricoforest geltend macht, tatsächlich gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung von diesen Bestimmungen ausgenommen waren. Nach dieser Vorschrift können die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet eine solche Ausnahme insbesondere für Fahrzeuge vorsehen, die von

[1] Originalsprache: Englisch.

[2] Verordnung 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) in der durch die Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 (ABl. 2020, L 249, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 561/2006).

Forstwirtschaftsunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt werden. Da Rumänien von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht hat, ersucht das vorlegende Gericht um Klärung der Bedeutung und Tragweite dieser vom Gerichtshof bisher noch nicht ausgelegten Ausnahmeregelung.

4. Konkret möchte das vorlegende Gericht mit seiner *ersten Frage* wissen, ob die in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung enthaltene Bedingung, dass die Güterbeförderung „in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens" erfolgen muss, dahin zu verstehen ist, dass das benutzte Fahrzeug innerhalb eines gedachten Kreises mit einem solchen Radius bleiben muss oder dahin, dass die von diesem Fahrzeug auf der Straße tatsächlich zurückgelegte Strecke 100 km nicht überschreiten darf. Mit seiner *zweiten Frage* möchte das Gericht wissen, ob und gegebenenfalls inwieweit die Ausnahmeregelung auf gemischt genutzte Fahrzeuge Anwendung findet, d. h. auf Fahrzeuge, die routinemäßig sowohl für Beförderungen im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b als auch für Beförderungen, bei denen dies nicht der Fall ist, benutzt werden.

5. In den vorliegenden Schlussanträgen werde ich *erstens* erläutern, warum sich der Begriff „Umkreis" im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 auf ein geografisches Gebiet bezieht, das durch einen gedachten Kreis mit einem Radius von 100 km um den Standort des Unternehmens begrenzt wird, und nicht auf die vom Fahrzeug auf der Straße tatsächlich zurückgelegte Strecke. *Zweitens* werde ich erläutern, warum gemischt genutzte Fahrzeuge in den Genuss der Ausnahmeregelung in dieser Bestimmung kommen, wenn sie für Beförderungen benutzt werden, die die dort genannten Bedingungen erfüllen, nicht aber, wenn sie für andere Arten von Beförderungen benutzt werden.

II. Rechtlicher Rahmen

A. Unionsrecht

6. Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten für das Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen und solche Abweichungen für die Beförderung mit folgenden Fahrzeugen an individuelle Bedingungen knüpfen:

…

b) Fahrzeuge, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden".

7. Art. 3 („Anwendungsbereich“) Abs. 1 und 2 der Richtlinie (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr [3] lautet:

„(1) Der Fahrtenschreiber ist in Fahrzeugen einzubauen und zu benutzen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und für die die Verordnung … Nr. 561/2006 gilt.

(2) Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 13 Absätze 1 und 3 der Verordnung … Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge von der Anwendung der vorliegenden Verordnung ausnehmen.“

B. Rumänisches Recht

8. Art. 2 der Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (Regierungsverordnung Nr. 37/2007 zur Festlegung des Rahmens für die Anwendung der Vorschriften über die Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten der Fahrer sowie über die Verwendung von Geräten zur Aufzeichnung der Tätigkeiten der Fahrer, im Folgenden: Regierungsverordnung Nr. 37/2007) lautet: „Die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. a bis d, f bis h und j bis p der Verordnung … Nr. 561/2006… ist im Hoheitsgebiet Rumäniens von der Anwendung der Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ausgenommen.“

III. Sachverhalt, Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

9. Am 2. September 2020 wurde ein Kraftfahrzeug mit Anhänger, das von Pricoforest für den Holztransport benutzt wurde, von einer ISCTR-Kontrollstreife in der Stadt Bălan im Kreis Harghita (Rumänien) angehalten. Diese Stadt liegt 130 km vom Unternehmenssitz von Pricoforest in der Gemeinde Pipirig im Kreis Neamț (Rumänien) entfernt.

10. Die von der Streife durchgeführte Kontrolle und die Auswertung der von der Fahrtenschreiberkarte des Fahrers heruntergeladenen Daten ergaben, dass dieser Fahrer zwischen dem 17. August 2020, 5.15 Uhr, und dem 18. August 2020, 19.23 Uhr, 15 Stunden und 56 Minuten gefahren war und damit die in Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene tägliche Höchstlenkzeit von zehn Stunden um fast sechs Stunden überschritten hatte. Dafür wurde gegen Pricoforest eine Geldbuße von 9 000 rumänischen Lei (RON) verhängt. Außerdem hatte der Fahrer am 25. August 2020 zwischen 0.54 Uhr und 4.24 Uhr nur eine tägliche Ruhezeit von drei Stunden und 30 Minuten statt der in Art. 8 Abs. 2 dieser Verordnung vorgeschriebenen täglichen Mindestruhezeit von neun Stunden eingehalten. Für den zweiten Verstoß wurde gegen Pricoforest eine Geldbuße von 4 000 RON verhängt.

11. Pricoforest erhob am 25. September 2020 Beschwerde gegen das ISCTR bei der Judecătoria Miercurea Ciuc (Gericht erster Instanz, Miercurea Ciuc, Rumänien) mit dem Antrag, den Bescheid aufzuheben oder, hilfsweise, die Geldbußen durch eine Verwarnung zu ersetzen. Die Fahrtenschreiberaufzeichnungen wurden von Pricoforest nicht abgestritten, sie berief sich jedoch

[3] Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung … Nr. 561/2006 … (ABl. 2014, L 60, S. 1), geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1054 (im Folgenden: Verordnung Nr. 165/2014).

darauf, dass sich diese Aufzeichnungen auf Beförderungen bezögen, die von den in der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten in Übereinstimmung mit der in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmeregelung, die in Rumänien gemäß Art. 2 der Regierungsverordnung Nr. 37/2007 Anwendung finde, ausgenommen gewesen seien. Es habe sich nämlich um die Beförderung von Gütern durch ein Forstwirtschaftsunternehmen im Rahmen seiner eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von 100 km von seinem Standort gehandelt, wie dies aus mehreren von der Klägerin vorgelegten Lieferscheinen über den Transport von Holz hervorgehe [4].

12. Mit seiner Beschwerdebeantwortung beantragte das ISCTR die Zurückweisung der Beschwerde; der Bescheid sei zu Recht erfolgt und ordnungsgemäß begründet. Die Ausnahme nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 beziehe sich nur auf Beförderungen, die genau innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 km vom Sitz des Forstwirtschaftsunternehmens erfolgten. Im vorliegenden Fall sei das betreffende Fahrzeug von der Kontrollstreife in Bălan, etwa 130 km vom Unternehmenssitz von Pricoforest in Pipirig, angehalten worden.

13. Pricoforest machte in ihrer Erwiderung geltend, dass das ISCTR den Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung zu Unrecht mit der Straßenentfernung zwischen den beiden in Rede stehenden Orten gleichsetze.

14. Vor diesem Hintergrund hat die Judecătoria Miercurea Ciuc (Gericht erster Instanz, Miercurea Ciuc) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist der Ausdruck „Umkreis von 100 km“ in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass eine auf der Landkarte eingezeichnete gerade Linie zwischen dem Standort des Unternehmens und dem Zielort weniger als 100 km betragen muss oder dahin, dass die vom Fahrzeug tatsächlich zurückgelegte Entfernung weniger als 100 km betragen muss?

2. Ist Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass in dem Fall, dass eine nationale Vorschrift die in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 genannte Situation von der Anwendung dieser Verordnung ausnimmt, die Durchführung von Beförderungen wie den in dieser Vorschrift vorgesehenen, von denen innerhalb eines Zeitraums von einem Monat einige in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens bleiben, andere über diesen Umkreis hinausgehen, dazu führt, dass alle betreffenden Beförderungen, nur diejenigen, bei denen der Umkreis von 100 km [nicht] überschritten wird, oder keine von ihnen von der Anwendung der Verordnung ausgenommen werden?

[4] Pricoforest legte dem vorlegenden Gericht drei Lieferscheine über Holztransporte als Nachweise vor: einen vom 17. August 2020 für eine Lieferung nach Târgu Neamț (Rumänien) (30 Straßenkilometer vom Unternehmensstandort), einen weiteren vom 25. Mai 2020 von der Gemeinde Pipirig im Kreis Neamț zur Stadt Rădăuți im Kreis Suceava (Rumänien) (ca. 120 Straßenkilometer), den dritten vom 2. September 2020 von der Gemeinde Sândominic im Kreis Harghita zur Gemeinde Bogdănești im Kreis Suceava (ca. 180 Straßenkilometer).

15. Das Vorabentscheidungsersuchen vom 10. November 2020 ist am 4. Januar 2021 beim Gerichtshof eingegangen. Die polnische Regierung und die Europäische Kommission haben beim Gerichtshof schriftliche Erklärungen eingereicht. In der vorliegenden Rechtssache hat keine mündliche Verhandlung stattgefunden.

IV. Würdigung

16. Mit der Verordnung Nr. 561/2006[5] werden gemeinsame Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt. In der Regel darf die tägliche Lenkzeit zehn Stunden (Art. 6 Abs. 1) und die wöchentliche Lenkzeit 56 Stunden (Art. 6 Abs. 2) nicht überschreiten; nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen (Art. 7) und der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten einhalten (Art. 8). Um die Einhaltung dieser Vorschriften zu überwachen, müssen Straßenfahrzeuge gemäß der Verordnung Nr. 165/2014 mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein, der verschiedene Daten aufzeichnet, z. B. die vom Fahrzeug zurückgelegte Strecke, seinen Standort zu bestimmten Zeiten, die Dauer der Fahrt, die Tätigkeit des Fahrers usw.[6]. Mit diesen gemeinsamen Vorschriften und ihren Durchsetzungsmaßnahmen werden hauptsächlich drei Ziele verfolgt: (i) die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehr, (ii) die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer und des Fahrpersonals dieser Fahrzeuge und (iii) die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit[7].

17. Der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 ist recht weit gefasst. Nach ihrem Art. 2 Abs. 1 Buchst. a gilt sie insbesondere „für … Beförderungen im Straßenverkehr: Güterbeförderung mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt“. Es ist unstreitig, dass Holztransporte, wie sie im Ausgangsverfahren in Rede stehen, zu dieser Kategorie gehören[8]. Folglich mussten die in dieser Verordnung vorgesehenen Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten bei diesen Transporten grundsätzlich eingehalten werden, und in den betreffenden Fahrzeugen

[5] Mit der Verordnung Nr. 561/2006 wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1985, L 370, S. 1) aufgehoben und ersetzt, die ihrerseits die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. 1969, L 77, S. 49) aufgehoben und ersetzt hat. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist seine Auslegung der Bestimmungen der beiden vorangehenden Verordnungen auf die entsprechenden Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 übertragbar (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. März 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, Rn. 26 und 27). Die Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006, die für den vorliegenden Fall einschlägig sind, finden ihre Entsprechung in den früheren Verordnungen. Ich werde mich daher in der Regel nur auf die Verordnung Nr. 561/2006 beziehen, wobei ich Urteile und Schlussanträge zu den vorangehenden Verordnungen ohne Differenzierung anführen werde. Soweit notwendig, werde ich jedoch diese Rechtsakte auseinanderhalten.

[6] Vgl. insbesondere Art. 4 Abs. 3 der Verordnung Nr. 165/2014.

[7] Vgl. den 17. Erwägungsgrund und Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 sowie den 24. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 165/2014. Diese drei Ziele sind miteinander verbunden. Die Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 sorgen dafür, dass sich Lenk- und Ruhezeiten abwechseln, und schützen so die Fahrer und das Fahrpersonal von Straßenfahrzeugen vor den schädlichen Auswirkungen übermäßig langer und schlecht verteilter Lenkzeiten. Da Übermüdung und mangelnde Ruhe der Fahrer solcher Fahrzeuge bekanntermaßen die Ursache für Verkehrsunfälle sind, dienen diese Vorschriften gleichzeitig dem Schutz der Verkehrssicherheit. Da die Arbeitspraktiken, die auf einer unangemessenen Ausbeutung der Fahrer und des Fahrpersonals beruhen, den Wettbewerb im Verkehrssektor verzerren, gewährleisten diese Vorschriften in dieser Hinsicht gleiche Wettbewerbsbedingungen. Vgl. Urteile vom 25. Januar 1977, Derycke (65/76, EU:C:1977:7, Rn. 15 und 16), vom 6. Dezember 1979, Städtereinigung Nehlsen (47/79, EU:C:1979:281, Rn. 6), und vom 18. Januar 2001, Skills Motor Coaches u. a. (C-297/99, EU:C:2001:37, Rn. 19).

[8] Bei diesen Vorgängen handelte es sich nämlich (i) um eine „Beförderung im Straßenverkehr“ (im Sinne von Art. 4 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006, d. h. um eine „auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt“ „eines Fahrzeugs“), (ii) um die Beförderung von „Gütern“ (nämlich Holz) und (iii) um die unstreitige Überschreitung der „zulässigen Höchstmasse“ in der Kombination aus dem Kraftfahrzeug und dem betreffenden Anhänger von 3,5 Tonnen.

musste ein Fahrtenschreiber eingebaut sein und benutzt werden. Zwar war ein solcher Fahrtenschreiber offenbar tatsächlich eingebaut und benutzt worden, doch wurden zumindest einige dieser Vorschriften offenbar nicht eingehalten [9].

18. Allerdings können die Mitgliedstaaten nach Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 in ihrem Hoheitsgebiet für die Beförderung mit bestimmten Fahrzeugen Ausnahmen von den allgemeinen Bestimmungen dieser Verordnung zulassen. Die betreffenden Fahrzeuge können auch von der Verpflichtung, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet zu sein, ausgenommen werden [10].

19. Nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 kann eine solche Ausnahme „für die Beförderung mit … Fahrzeugen … gewährt werden, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens benutzt oder ohne Fahrer angemietet werden“. Laut Vorlagebeschluss hat Rumänien von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht [11]. Pricoforest beruft sich nun im Ausgangsverfahren zu ihrer Verteidigung auf diese Ausnahme.

20. Nach dieser Vorschrift erfordert diese Ausnahme drei kumulativ zu erfüllende Bedingungen: (i) Die Güterbeförderung muss von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen mit einem Fahrzeug im Straßenverkehr durchgeführt werden, (ii) diese Güterbeförderung muss „im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ erfolgen und (iii) sie muss „in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ stattfinden.

21. Es ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens unstreitig, dass im vorliegenden Fall eine Beförderung von „Gütern“ (Holz) mit „Fahrzeugen“ durch ein „Forstwirtschaftsunternehmen“ (Pricoforest) „im Rahmen [seiner] eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ durchgeführt wurde. Dies wird offenbar auch vom vorlegenden Gericht nicht in Zweifel gezogen [12]. Hingegen besteht zwischen den Parteien Uneinigkeit über die dritte Bedingung, nämlich den „Umkreis“, der bei der Beförderung eingehalten werden muss, so dass sich die beiden Vorlagefragen auf diesen letzten Gesichtspunkt beziehen. Ich werde sie in den folgenden Abschnitten nacheinander prüfen.

A. Zum Begriff „Umkreis von bis zu 100 km“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b (erste Frage)

22. Wie das vorlegende Gericht auf der Grundlage des Parteivortrags und der von Pricoforest vorgelegten Nachweise ausführt, kann es sein, dass die von den Fahrzeugen nach Verlassen des Standorts dieses Unternehmens [13] während der in Rede stehenden Beförderungen auf der Straße

9 Siehe oben, Nr. 10.

10 Vgl. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung Nr. 165/2014.

11 Vgl. Art. 2 der Regierungsverordnung Nr. 37/2007, wiedergegeben oben, Nr. 8.

12 Dass diese Bedingungen im Ausgangsverfahren erfüllt sind, wird allerdings von der Kommission bezweifelt. Ich teile ihre Zweifel und werde auf diese Frage unten in den Nrn. 38 bis 54 zurückkommen.

13 Es ist zwischen den Parteien des Ausgangsverfahrens unstreitig, und auch das vorlegende Gericht geht davon aus, dass der Unternehmenssitz von Pricoforest in Pipirig als Standort des Unternehmens im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b anzusehen ist. Daher halte ich es für die Zwecke der vorliegenden Rechtssache auch nicht für erforderlich, diesen Punkt weiter zu behandeln.

tatsächlich zurückgelegte Entfernung mehr als 100 km betragen hat; allerdings seien diese Fahrzeuge innerhalb eines geografischen Gebiets geblieben, das durch einen (gedachten) Kreis mit einem Radius von 100 km um diesen Standort begrenzt gewesen sei.

23. In diesem Zusammenhang möchte das vorlegende Gericht mit seiner ersten Frage wissen, ob der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass eine auf einer Karte eingezeichnete gerade Linie zwischen dem Standort des Unternehmens und dem Zielort des Fahrzeugs weniger als 100 km betragen muss oder dahin, dass die vom Fahrzeug auf der Straße tatsächlich zurückgelegte Entfernung weniger als 100 km betragen muss.

24. Ebenso wie die polnische Regierung und die Kommission habe ich keinen Zweifel daran, dass ersteres die richtige Antwort ist.

25. Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 verweist für die Bestimmung seiner Bedeutung und Tragweite nicht ausdrücklich auf das Recht der Mitgliedstaaten. In Anwendung der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ist der in dieser Vorschrift verwendete Begriff „Umkreis“ daher in der gesamten Europäischen Union autonom und einheitlich auszulegen. Nach dieser Rechtsprechung sind die Bedeutung und die Tragweite eines in einem Rechtsakt des abgeleiteten Rechts verwendeten Begriffs, der dort nicht definiert ist, entsprechend seinem Sinn nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch zu bestimmen. *Gegebenenfalls*[14] sind auch der Zusammenhang, in dem er verwendet wird, und die mit diesem Rechtsakt verfolgten Ziele und seine Entstehungsgeschichte zu berücksichtigen[15].

26. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch versteht man unter „Umkreis“ einen Kreis, bei dem jeder beliebige Punkt über eine gleich lange gerade Linie (dem Radius) vom Mittelpunkt des Kreises entfernt ist.

27. Der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 kann sich daher nur auf eine 100 km lange gerade Linie beziehen, die auf der Karte von diesem Standort bis zu einem beliebigen Punkt am Rande eines gedachten Kreises um diesen Standort gezogen wird, und nicht auf die von dem Fahrzeug auf der Straße zurückgelegte Entfernung. Mit anderen Worten, es handelt sich um ein durch diesen Kreis begrenztes geografisches Gebiet[16], innerhalb dessen die Güterbeförderung zu bleiben hat.

28. Zur weiteren Bestätigung der klaren Bedeutung des Begriffs „Umkreis“ sei angemerkt, dass die Verordnung Nr. 561/2006 unterschiedliche Entfernungsbegriffe enthält – ein Umstand, auf den auch vom vorlegenden Gericht selbst hingewiesen wird. So wird zwar in verschiedenen Bestimmungen dieser Verordnung der Begriff „Umkreis“ verwendet[17], andere Bestimmungen

[14] Vgl. in diesem Zusammenhang unten, Nrn. 35 bis 38.

[15] Vgl. in diesem Sinne insbesondere Urteil vom 9. Juli 2020, Constantin Film Verleih (C-264/19, EU:C:2020:542, Rn. 28 und 29 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

[16] Vgl. entsprechend Urteil vom 7. Februar 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, Rn. 22).

[17] Neben Art. 13 Abs. 1 Buchst. b siehe Art. 3 Buchst. aa und f, Art. 5 Abs. 2, Art. 13 Abs. 1 Buchst. c, d, f, p, q und Art. 13 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006.

stellen dagegen auf die „Fahrstrecke“ ab, die ein Fahrzeug bei einer bestimmten Beförderung zurücklegt [18]. Der letztgenannte Begriff bezieht sich im gewöhnlichen Sprachgebrauch auf die auf der Straße zurückgelegte oder zurückzulegende Strecke.

29. Wenn also der Unionsgesetzgeber auf die Straßenentfernung abstellen wollte, machte er dies im Wortlaut der betreffenden Vorschrift deutlich. Mit der Verwendung des Begriffs „Umkreis“ in anderen Bestimmungen, wie z. B. in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006, hat er ersichtlich beabsichtigt, sich auf etwas anderes zu beziehen, nämlich, wie ich in der vorstehenden Nummer ausgeführt habe, auf ein geografisches Gebiet, das durch einen gedachten Kreis um einen bestimmten Punkt begrenzt wird.

30. Das vorlegende Gericht nennt allerdings einige Gesichtspunkte zugunsten der Auffassung, dass der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 im Licht der Ziele dieser Verordnung, die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, und entgegen seiner gewöhnlichen Bedeutung dahin zu verstehen sei, dass er sich auf die vom Fahrzeug auf der Straße tatsächlich zurückgelegte Strecke beziehe. Eine wörtliche Auslegung dieses Begriffs in dem Sinne, dass er sich auf ein geografisches Gebiet um den Standort des Unternehmens beziehe, würde seiner Ansicht nach bedeuten, dass die in dieser Verordnung vorgesehenen Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten bei Beförderungen, die zwar in diesem Gebiet erfolgten, aber über große Strecken, weit über 100 km hinaus, und über lange Zeiträume durchgeführt würden, missachtet werden könnten. Dadurch könnten die Gesundheit der betroffenen Fahrer und die Verkehrssicherheit gefährdet werden.

31. Dazu möchte ich zweierlei anmerken.

32. *Erstens* ist es richtig, dass, wie ich oben in Nr. 25 ausgeführt habe, im Allgemeinen die mit einem Rechtsakt des abgeleiteten Rechts verfolgten Ziele für die Bestimmung der Bedeutung und der Tragweite der in ihm enthaltenen Begriffe zu berücksichtigen sind. Dementsprechend hat der Gerichtshof festgestellt, dass der Anwendungsbereich der in der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmen, wie etwa in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b, generell unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der betreffenden Regelung zu bestimmen ist [19].

33. Ich bin jedoch ebenso wie die polnische Regierung und die Kommission der Auffassung, dass eine Auslegung anhand der Ziele ausgeschlossen ist, wenn es um die Bedeutung des in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b verwendeten Begriffs „Umkreis“ geht.

34. Eine Auslegung anhand der Zielsetzung ist dann geboten, wenn der Wortlaut einer Bestimmung nicht hinreichend klar und deutlich ist, d. h., wenn er mehr als eine Auslegung zulässt und ein gewisses Maß an Mehrdeutigkeit und Unschärfe im Wortlaut aufweist. Es kann

[18] Vgl. Art. 3 Buchst. a („Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, *wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt*“) (Hervorhebung nur hier) und Art. 16 Abs. 1 Buchst. b („grenzüberschreitende Personenlinienverkehrsdienste, deren Endpunkte in der Luftlinie höchstens 50 km von einer Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten entfernt sind *und deren Fahrstrecke höchstens 100 km beträgt*“) (Hervorhebung nur hier).

[19] Vgl. insbesondere Urteil vom 7. Februar 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, Rn. 21 und die dort angeführte Rechtsprechung).

auch sein, dass die verschiedenen Sprachfassungen des betreffenden Rechtstextes voneinander abweichen [20]. In diesen Fällen ergänzt die Auslegung anhand der Zielsetzung die Auslegung anhand des Wortlauts: Sie ist erforderlich, um eine Mehrdeutigkeit des Wortlauts zu beseitigen [21].

35. Im vorliegenden Fall ist jedoch Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 klar und eindeutig, was die Beantwortung der vom vorlegenden Gericht gestellten ersten Frage angeht. Der in dieser Bestimmung verwendete Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Sitz des Unternehmens“ ist weder mehrdeutig noch unbestimmt. Er lässt nicht mehr als eine Auslegung zu. Außerdem wird er in den anderen Sprachfassungen dieser Verordnung einheitlich verwendet [22].

36. In einem solchen Kontext kann der Gerichtshof den Begriff „Umkreis“ schlicht nicht in der vom vorlegenden Gericht vorgeschlagenen Art und Weise auslegen. Selbst wenn dies eher den Zielen der Verordnung Nr. 561/2006 entspräche, darf der Gerichtshof nach ständiger Rechtsprechung eine Bestimmung eines Unionsrechtsakts nicht ungeachtet ihres klaren und genauen Wortlauts in einer Weise auslegen, die auf ihre Berichtigung abzielt [23]. Dies würde auf eine Auslegung „*contra legem*“ hinauslaufen, der äußersten Grenze jeder Auslegung [24].

37. Hier geht es um die Frage der Gewaltenteilung (bzw. im Unionskontext um die Frage des institutionellen Gleichgewichts). Wie ich oben in den Nrn. 28 und 29 dargelegt habe, hat sich der Unionsgesetzgeber dafür entschieden, die verschiedenen in der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmen von der Erfüllung unterschiedlicher Bedingungen abhängig zu machen: Einmal bezieht er sich auf den „Umkreis“, einmal auf die „Fahrstrecke“. Das eine durch das andere zu ersetzen, würde aber darauf hinauslaufen, eine vom Gesetzgeber im Gesetzestext getroffene Entscheidung durch gerichtliche Auslegung außer Kraft zu setzen [25].

38. *Zweitens* werden die vom vorlegenden Gericht geäußerten berechtigten Bedenken hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr meines Erachtens jedenfalls in einem anderen Teil von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b angesprochen. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass, um in den Genuss dieser Ausnahmeregelung zu gelangen, die Beförderung nicht nur in einem „Umkreis von bis zu 100 km vom Sitz des Unternehmens“ erfolgen muss,

[20] Vgl. z. B. Urteil vom 22. März 2018, Anisimovienė u. a. (C-688/15 und C-109/16, EU:C:2018:209, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[21] Vgl. insbesondere Urteile vom 15. Dezember 1993, Charlton u. a. (C-116/92, EU:C:1993:931, Rn. 14), vom 7. April 2016, Marchon Germany (C-315/14, EU:C:2016:211, Rn. 28 und 29), und vom 21. Juli 2016, Argos Supply Trading (C-4/15, EU:C:2016:580, Rn. 36 und 37), sowie die Schlussanträge des Generalanwalts Bobek in der Rechtssache Kommission/Deutschland (C-220/15, EU:C:2016:534, Nrn. 32 bis 50).

[22] Vgl. z. B. die deutsche („in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“), die griechische („σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης“) und die französische („un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise“) Sprachfassung von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006. Nur in der finnischen Sprachfassung gibt es eine leichte Abweichung und Mehrdeutigkeit („enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta“), die mit „in einer Entfernung von 100 km vom Unternehmenssitz“ übersetzt werden kann und entweder einen Umkreis oder eine Straßenstrecke bedeuten könnte. Aber bei einer so geringfügigen Unstimmigkeit allein in einer einzigen Sprachfassung eines Unionsrechtsakts sollte man meines Erachtens pragmatisch vorgehen und sie als einen bedauerlichen Übersetzungsfehler betrachten.

[23] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Juli 2010, Kommission/Vereinigtes Königreich (C-582/08, EU:C:2010:429, Rn. 51). Vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 8. Dezember 2005, EZB/Deutschland (C-220/03, EU:C:2005:748, Rn. 28 bis 31).

[24] Vgl. insbesondere Urteil vom 24. Januar 2012, Dominguez (C-282/10, EU:C:2012:33, Rn. 24 und 25 sowie die dort angeführte Rechtsprechung), und Schlussanträge des Generalanwalts Bobek in der Rechtssache Kommission/Deutschland (C-220/15, EU:C:2016:534, Nr. 38).

[25] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 23. März 2000, Met-Trans und Sagpol (C-310/98 und C-406/98, EU:C:2000:154, Rn. 32). Aus der Tatsache, dass Art. 13 Abs. 1 Buchst. b als Ausnahme von den allgemeinen Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 eng auszulegen ist (vgl. Nr. 42), folgt, dass diese Bestimmung nicht in einer Weise ausgelegt werden darf, die ihrem klaren und deutlichen Wortlaut widersprechen würde.

sondern auch „im Rahmen [seiner] eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ zu erfolgen hat. Insoweit bedarf es einer Auslegung nach dem Zweck, da sich die Bedeutung dieser letzten Bedingung nicht unmittelbar aus dem Wortlaut dieser Bestimmung erschließt.

39. Die in Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmen gelten allgemein gesprochen nur „bei bestimmten einzelstaatlichen Beförderungen, die besondere Merkmale aufweisen“, für die der Unionsgesetzgeber es für „wünschenswert“ [26] gehalten hat, sie nach dem Ermessen der einzelnen Mitgliedstaaten von den in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten auszunehmen. *Einerseits* verfolgt jede Ausnahme einen bestimmten Zweck (oder, anders ausgedrückt, dient sie der Wahrung bestimmter Interessen), der nach Auffassung des Gesetzgebers ihre Einführung rechtfertigt. *Andererseits* haben diese Beförderungen nach Ansicht des Gesetzgebers keine oder nur geringe Auswirkungen auf die mit dieser Verordnung verfolgten Ziele, da sie im Allgemeinen keinem „Wettbewerbsdruck unterliegen“ [27] und keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich der Arbeitsbedingungen der Fahrer und des Fahrpersonals oder der Verkehrssicherheit geben.

40. Was insbesondere Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 betrifft, so ergibt sich aus der Bedingung, dass die Beförderung von Gütern „im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ der Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen erfolgen muss im Licht der obigen Ausführungen, dass *einerseits* der spezifische Zweck dieser Ausnahmeregelung darin besteht, die Ausübung dieser Tätigkeiten zu fördern, die Vorrang vor der Beförderung der Güter im eigentlichen Sinne haben [28]. Wie die polnische Regierung ausführt, gibt sie den betroffenen Unternehmen die Möglichkeit, derartige Tätigkeiten mit der erforderlichen Flexibilität durchzuführen, die durch die strengen Anforderungen der Verordnung Nr. 561/2006 nicht unbedingt gegeben wäre [29].

41. *Andererseits* stellt die Tatsache, dass es sich bei diesen Beförderungen um Hilfstätigkeiten handelt, nach Ansicht des Gesetzgebers sicher, dass ihre Ausnahme von den Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 die Verwirklichung der mit ihr verfolgten Ziele grundsätzlich [30] nicht gefährden würde. Erstens „unterliegen“ diese Transporte, da sie eine Hilfstätigkeit darstellen und somit untrennbar mit bestimmten wirtschaftlichen Tätigkeiten verbunden sind, an sich nicht dem „Wettbewerbsdruck“ (d. h., sie sind in der Regel keine Dienstleistung, die von Transportunternehmen gegen Entgelt angeboten wird). Zweitens geben sie in der Regel keinen Anlass zu ernsthaften Bedenken in Bezug auf die Arbeitsbedingungen oder die Verkehrssicherheit. Diese Transporte stehen im Zusammenhang mit den gewöhnlichen Notwendigkeiten der land- und forstwirtschaftlichen (und ähnlicher) Betriebe. Diese Betriebe liegen in der Regel nicht an den Hauptverkehrsstraßen, sondern auf dem Lande und nicht weit von ihren Produktionsstätten entfernt. Die betreffenden Beförderungen finden daher in der Regel auf lokalen Straßen, über begrenzte Entfernungen und während kurzer Zeiträume statt [31].

[26] Vgl. 22. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 3820/85.

[27] Vgl. 23. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 561/2006.

[28] Vgl. entsprechend Urteil vom 7. Februar 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, Rn. 25 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[29] Die polnische Regierung weist darauf hin, dass diese Tätigkeiten häufig saisonabhängig seien. Es könne notwendig sein, zu bestimmten Jahreszeiten am Tag Überstunden zu machen. Dies sei nicht möglich, wenn die strengen Anforderungen der Verordnung Nr. 561/2006 jederzeit eingehalten werden müssten.

[30] Wie die polnische Regierung bemerkt, ist dies von jedem Mitgliedstaat im Hinblick auf die etwaigen Besonderheiten seines Hoheitsgebiets (geografische Besonderheiten usw.) zu prüfen (vgl. Art. 13 Abs. 1: „Sofern die Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Ziele nicht beeinträchtigt wird, kann jeder Mitgliedstaat … Abweichungen … zulassen).

[31] Vgl. entsprechend Urteile vom 28. März 1985, Hackett u. a. (91/84 und 92/84, EU:C:1985:153, Rn. 19), und vom 21. März 1996, Goupil (C-39/95, EU:C:1996:127, Rn. 11).

Was den letzten Punkt anbelangt, so stellt der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ sicher, dass die Ausnahmeregelung nur insoweit gilt, als die Tätigkeit (und diese untergeordneten Beförderungen) in einem begrenzten geografischen Gebiet ausgeübt wird [32].

42. Daraus ergibt sich meines Erachtens, dass die Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 nur auf eine derartige untergeordnete Güterbeförderung Anwendung findet [33]. Denn als Ausnahme von den allgemeinen Regeln dieser Verordnung „darf [diese Bestimmung] nicht in einer Weise ausgelegt werden, die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll, Erforderliche hinaus ausdehnt“ [34].

43. Insoweit bin ich ebenso wie die Kommission der Ansicht, dass Beförderungen wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden (nämlich, vorbehaltlich der Prüfung durch das vorlegende Gericht, offenbar die entgeltliche Beförderung von Holz auf der Straße vom Standort des Unternehmens, das es erzeugt hat, oder von Waldplätzen, an denen es aufgearbeitet wurde, zu den Kunden, die es gekauft haben [35], ersichtlich der Hauptgrund der Besorgnis des vorlegenden Gerichts) in der Tat nicht als forstwirtschaftliche Hilfstätigkeiten angesehen werden können.

44. Forstwirtschaft als „unternehmerische Tätigkeit“ umfasst zweifellos die wirtschaftliche Nutzung des Waldes. Diese Tätigkeit umfasst u. a. die Holzernte und den Verkauf von Holz (das dann als Brennholz verwendet oder in Sägewerken, Holzlagern, Papierfabriken usw. industriell verarbeitet wird und zur Herstellung verschiedener Holzerzeugnisse dient) [36]. Dies geschieht nach meinem Verständnis durch „Holzeinschlag“ im Wald, um Rundholz für den Verkauf zu gewinnen. Dabei werden die Bäume gefällt und an Ort und Stelle aufgearbeitet, um sie dann – oft mit Hilfe von besonderen Forsttraktoren – von der Einschlagstelle zu einem Sammelplatz am Straßenrand (oder zumindest zu einem weniger abgelegenen Platz im Wald) zu bringen („Holzbringung“), wo sie auf Lastkraftwagen für den Holztransport verladen werden. Der

[32] Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. März 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, Rn. 40). Darüber hinaus haben mehrere Mitgliedstaaten (nämlich Estland, Spanien, Frankreich und Slowenien) von ihrer Befugnis nach Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 Gebrauch gemacht, um „eigene Bedingungen“ in Bezug auf die Ausnahmeregelung gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b einzuführen, und den in dieser Bestimmung vorgesehenen „Umkreis“ von 100 km auf 50 km verringert, um das Gebiet, in dem die Beförderungen ausgenommen sind, weiter einzuschränken (vgl. Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat für den Zeitraum 2017 bis 2018 über die Durchführung der Verordnung … Nr. 561/2006 und der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, 30.9.2021, SWD[2021] 278 final, S. 23).

[33] Ein Blick auf die Entstehungsgeschichte der in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 enthaltenen Ausnahmeregelung bestätigt diese Auslegung. Diese Ausnahme wurde erstmals in Art. 13 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 3820/85 erwähnt. Diese Bestimmung enthielt insbesondere nicht die Bedingung, dass die Güterbeförderung „im Rahmen [seiner] unternehmerischen Tätigkeit“ des betreffenden Unternehmens erfolgt. Im Lauf des Gesetzgebungsverfahrens, das zum Erlass der Verordnung Nr. 561/2006 führte, schlug das Europäische Parlament vor, diese Bedingung durch eine Änderung hinzuzufügen, um klarzustellen, dass diese Ausnahme nur die spezifische unternehmerische Tätigkeit des betreffenden Unternehmens betrifft (siehe Bericht vom 12. November 2002 über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr [KOM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD)], Dokument A5-0388/2002, Änderungsantrag 53). Daraufhin übernahm die Kommission in ihrem geänderten Vorschlag die Änderung, „da sie den Zweck der Abweichung verdeutlicht und ausschließt, dass diese Fahrzeuge für andere Beförderungszwecke benutzt werden“ (siehe Geänderter Vorschlag vom 11. August 2003 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung [EWG] Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [KOM(2003) 490 endg.], S. 6).

[34] Vgl. insbesondere Urteil vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 33 und die dort angeführte Rechtsprechung).

[35] Vgl. die von Pricoforest vorgelegten Lieferscheine (siehe oben, Fn. 4).

[36] Zu den Tätigkeiten, die allgemein als forstwirtschaftliche Tätigkeiten gelten, vgl. Anhang der Richtlinie 67/654/EWG des Rates vom 24. Oktober 1967 über die Einzelheiten der Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs für die selbständigen Tätigkeiten in der Forstwirtschaft und der Holzgewinnung (ABl. 1967, Nr. 263, S. 6). Vgl. auch International Standard industrial Classification of All Economic Activities (ISIC), Statistical papers, Series M, Nr. 4, Rev. 4, United Nations, Section A. (Agriculture, forestry and fishing), Eintrag 02 („Forestry and logging“).

Transport des Holzes aus dem Wald erfolgt dann im Straßenverkehr zu einem Verarbeitungsbetrieb (z. B. einem Sägewerk oder einer Papierfabrik) oder zu einem Hafen z. B. für den Export usw.

45. Vor diesem Hintergrund habe ich *einerseits* keine Zweifel, dass z. B. die Bewegungen von Fahrzeugen zur Beförderung von Geräten, Ausrüstung usw., die für solche Arbeiten verwendet werden, vom Standort des Unternehmens zu den Waldplätzen und zum Rücktransport zum Unternehmensstandort „im Rahmen" der forstwirtschaftlichen Tätigkeit im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 durchgeführt werden. Solche Bewegungen sind für die Forstwirtschaft von untergeordneter Bedeutung, insbesondere in zeitlicher Hinsicht: Sie finden wahrscheinlich einmal zu Beginn und einmal am Ende des Tages oder wenige Male am Tag statt. Die meiste Zeit wird mit den eigentlichen Forstarbeiten verbracht. Auch die Bewegung von Baumstämmen innerhalb des Waldes (Holzbringung) fällt zweifelsfrei unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Ausnahme, da die betreffenden Fahrzeuge unmittelbar für diese Arbeiten benutzt werden [37].

46. *Andererseits* besteht für mich ebenso kein Zweifel daran, dass der Holztransport auf der Straße nach dem Verkauf des Holzes vom Waldplatz (Abfuhr des Einschlags), an dem es gewonnen wurde (oder vom Standort des Unternehmens, das es gewonnen hat), zu einer Verarbeitungsstätte oder zu einem Hafen für den Export (usw.) nicht als „im Rahmen" der forstwirtschaftlichen Tätigkeit angesehen werden kann. Es handelt sich vielmehr um eine eigenständige Tätigkeit [38]. In der Lieferkette von Holz hat sie eine andere Funktion als die Holzgewinnung selbst.

47. Mit einer kurzen Internetrecherche kann man nämlich feststellen, dass die Beförderung von Baumstämmen nichts anderes als eine andere Art des Gütertransports im Straßenverkehr darstellt, nämlich eine Dienstleistung, die von Transportunternehmen gegen Entgelt erbracht wird (wobei einige auf diese Art von Beförderungen spezialisiert sind, während andere diese Dienstleistung im Rahmen ihres allgemeinen Transportgeschäfts erbringen). *Als solche* ist sie eine gewerbliche Tätigkeit, die dem „Wettbewerbsdruck unterlieg[t]".

48. Zwar kann ein einziges Unternehmen (wie offenbar Pricoforest) beide Tätigkeiten ausüben. Es kann sowohl eine forstwirtschaftliche Tätigkeit ausüben, bei der es Rundholz mit den erforderlichen Arbeitskräften, Geräten und Ausrüstungen gewinnt, als auch eine Transporttätigkeit, bei der es über einen eigenen Fuhrpark und Fahrer verfügt, um das gewonnene Rundholz selbst zu seinen Abnehmern zu befördern.

49. Die Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 kann jedoch nicht schon deshalb auf die letztgenannte Tätigkeit anwendbar sein, weil sich ein Forstwirtschaftsunternehmen dafür entscheidet, diese Tätigkeit selbst zu übernehmen, statt sie einem Transportunternehmer im Unterauftrag zu übertragen. Maßgebend für die Ausnahmeregelung ist die Art der Tätigkeit, in deren Rahmen die Beförderung durchgeführt

[37] Vgl. entsprechend Urteil vom 13. März 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, Rn. 36). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass in der Richtlinie 67/654 unter „Gewinnung, Vorbereitung für den Verkauf und Verkauf von Holz" die „Abfuhr mit … Zugmaschinen" aufgeführt ist. Auch die International Standard Industrial Classification (ISIC) zählt den „Transport von Holz innerhalb des Waldes" zu den „Dienstleistungen im Bereich Holzeinschlag" (siehe Untereintrag 02.40 [„Erbringung von Dienstleistungen für Forstwirtschaft und Holzeinschlag"]). Die Bewegung solcher forstwirtschaftlichen Zugmaschinen kann auch im Rahmen der Ausnahmeregelung gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 561/2006 befreit werden.

[38] In der Richtlinie 67/654 ist der Holztransport auf der Straße nicht unter den Tätigkeiten der Forstwirtschaft aufgeführt. Ebenso ist der Holztransport, wenn er nicht als Teil der forstwirtschaftlichen Tätigkeit im Wald durchgeführt wird, in der ISIC nicht unter dem Eintrag „Forstwirtschaft" aufgeführt, sondern *in einem eigenen Abschnitt* (siehe Abschnitt H [„Transport und Lagerei"]), Eintrag 49 („Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen"), Untereintrag 49.23 („Gütertransport im Straßenverkehr").

wird, nicht allein die Person des betreffenden Unternehmens. Andernfalls würde ein und derselbe Holztransport dann den allgemeinen Bestimmungen dieser Verordnung unterliegen, wenn er von anderen Transportunternehmen, nicht aber, wenn er von Forstwirtschaftsunternehmen durchgeführt wird.

50. Eine gegenteilige Auslegung der Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 wäre auch geeignet, die mit dieser Verordnung verfolgten Ziele zu gefährden.

51. *Erstens* würde dadurch, worauf die Kommission hinweist, das Ziel der Beseitigung von Ungleichheiten, die den Wettbewerb im Straßenverkehrssektor verfälschen können, gefährdet. Wären Forstwirtschaftsunternehmen von den Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten gemäß der Verordnung Nr. 561/2006 (und der entsprechenden Verpflichtung gemäß der Verordnung Nr. 165/2014 zum Einbau und zur Verwendung eines Fahrtenschreibers in den für diese Transporte benutzten Fahrzeugen) ausgenommen, wenn sie das von ihnen erzeugte Holz selbst zu ihren Abnehmern befördern, würde diesen Unternehmen ein Wettbewerbsvorteil gegenüber den anderen Unternehmen verschafft, die Holztransporte anbieten. Frei von den Einschränkungen dieser Vorschriften könnten Forstwirtschaftsunternehmen den Einsatz der Lastkraftwagen und ihrer Fahrer über das hinaus maximieren, was anderen Transportunternehmen gesetzlich erlaubt ist. Sie würden auch die Kosten für den Einbau und die Wartung von Fahrtenschreibern in ihren Fahrzeugen einsparen, die aber von den Transportunternehmen getragen werden müssen [39].

52. *Zweitens* bestünde bei einer Auslegung der Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 in dem Sinne, dass Holztransporte, wenn sie von Forstwirtschaftsunternehmen durchgeführt werden, von den in dieser Verordnung vorgesehenen Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen sind, die Gefahr, dass diese Unternehmen sich ermutigt sähen, diese Tätigkeit selbst zu übernehmen und dann die Fahrzeuge über alle Maßen zu nutzen, um Tag für Tag immer wieder, mehrere Stunden lang und ohne Unterbrechung Holz zu ihren Abnehmern zu transportieren. Eine derartige Auslegung wäre geeignet, die Arbeitsbedingungen der Fahrer ernsthaft zu beeinträchtigen und die Verkehrssicherheit zu gefährden [40]. Man muss auch bedenken, dass der Transport von Holzstämmen auf der Straße in der Regel mit leistungsstarken und (sehr) schweren Lastkraftwagen durchgeführt wird, die mit Tonnen von Holz beladen sein können. Es ist nicht schwer, sich die desaströsen Folgen eines Unfalls vorzustellen, an dem solche Fahrzeuge beteiligt sind.

53. Mit der Beschränkung auf den „Umkreis“ gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 könnten diese gerade dargestellten Gefahren bei derartigen Holztransporten nicht hinreichend gemindert werden. Wie das vorlegende Gericht ausführt, könnte es sein, dass Lastwagen den ganzen Tag über hin- und herfahren, um gewonnenes Holz an Abnehmer in diesem Umkreis zu liefern.

[39] Vgl. entsprechend Urteil vom 21. November 2019, Deutsche Post u. a. (C-203/18 und C-374/18, EU:C:2019:999, Rn. 58 und 59 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

[40] Vgl. entsprechend Urteil vom 7. Februar 2019, NK (C-231/18, EU:C:2019:103, Rn. 25, 26, 28 und 31 sowie die dort angeführte Rechtsprechung). Dies wird meines Erachtens durch die Tatsache belegt, dass der Fahrer im Ausgangsverfahren 15 Stunden und 56 Minuten lang ununterbrochen Holz transportiert hat (siehe oben, Nr. 10).

54. Ich bin daher der Ansicht, dass die Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 nicht auf den Transport des Holzes auf der Straße zum Abnehmer anwendbar ist, da ein solcher Transport nicht im Sinne dieser Bestimmung als „im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ der Forstwirtschaftsunternehmen erfolgend angesehen werden kann.

55. Nach alledem ist auf die erste Frage meines Erachtens zu antworten, dass sich der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 auf ein geografisches Gebiet bezieht, das durch einen gedachten Kreis mit einem Radius von 100 km um diesen Standort begrenzt ist.

B. Anwendung der Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 Buchst. b auf „gemischt genutzte Fahrzeuge“ (zweite Frage)

56. Nach dem dem Ausgangsverfahren zugrunde liegenden Sachverhalt hat Pricoforest möglicherweise *unter Nutzung derselben Fahrzeuge* Transporte sowohl innerhalb als auch außerhalb eines Umkreises von 100 km von ihrem Unternehmensstandort durchgeführt [41].

57. In diesem Zusammenhang möchte das vorlegende Gericht mit seiner zweiten Frage im Wesentlichen wissen, ob Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass dann, wenn ein Forstwirtschaftsunternehmen routinemäßig unter Einsatz ein und derselben Fahrzeuge Beförderungen sowohl in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens als auch über diesen Umkreis hinausgehende Beförderungen durchführt a) alle diese Beförderungen, b) nur diejenigen, die diesen Umkreis nicht überschreiten oder c) keine von ihnen gemäß dieser Bestimmung von der Anwendung der allgemeinen Vorschriften der Verordnung ausgenommen sind.

58. Das vorlegende Gericht hält eine Antwort auf diese Frage für erforderlich, um über die Verantwortlichkeit von Pricoforest zu entscheiden. Wenn alle von diesem Unternehmen mit den betreffenden Fahrzeugen durchgeführten Beförderungen nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 von den in dieser festgelegten Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen waren, konnte sich das Unternehmen während der beiden in Rede stehenden Beförderungen keines Verstoßes gegen diese Vorschriften schuldig gemacht haben, und zwar unabhängig davon, ob diese in einem Umkreis von 100 km von seinem Unternehmensstandort erfolgten oder nicht. Wäre hingegen für keine der von Pricoforest mit demselben Fahrzeug durchgeführten Beförderungen eine Berufung auf diese Ausnahme möglich, hätte das Unternehmen in jedem Fall einen Verstoß zu verantworten.

59. Ich habe bei der Prüfung der ersten Frage dargelegt, warum ich – vorbehaltlich der Prüfung durch das vorlegende Gericht – nicht der Ansicht bin, dass Beförderungen wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden von der Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 erfasst werden, da sie von Forstwirtschaftsunternehmen nicht „im

[41] Siehe oben, Fn. 4. Aus den von Pricoforest dem vorlegenden Gericht vorgelegten Nachweisen geht hervor, dass dieses Unternehmen mit den betreffenden Fahrzeugen zu verschiedenen Zeiten Holz an Orte geliefert hat, die 30 km, 120 km bzw. 180 km von seinem Unternehmensstandort entfernt lagen. Außerdem wurden dieselben Fahrzeuge, worauf ich hinweisen möchte, im Rahmen eines anderen Beförderungsvorgangs in einer Entfernung von 130 km von ihrem Unternehmensstandort angehalten und kontrolliert. Zumindest einer dieser Transporte erfolgte innerhalb eines Umkreises von 100 km vom Unternehmensstandort, während mindestens ein weiterer wahrscheinlich darüber hinausging, was vom vorlegenden Gericht zu prüfen ist.

Rahmen ihrer unternehmerischen Tätigkeit“ durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund bin ich mir nicht sicher, ob eine Antwort auf die zweite Frage noch notwendig ist. Dennoch werde ich sie aber hilfsweise prüfen.

60. Die zweite Frage betrifft ein „gemischt genutztes Fahrzeug“. Im Kontext von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 bezieht sich dieser Begriff auf ein Fahrzeug, das z. B. von einem Forstwirtschaftsunternehmen routinemäßig sowohl für die Beförderung von Gütern „im Rahmen [seiner] eigenen unternehmerischen Tätigkeit“ als auch für die Beförderung von Gütern, die diese Bedingungen nicht erfüllt, benutzt wird. Ein Forstwirtschaftsunternehmen könnte beispielsweise ein und dasselbe Fahrzeug für den Transport von forstwirtschaftlicher Ausrüstung als Hilfstätigkeit seiner forstwirtschaftlichen Tätigkeit sowohl zu Waldplätzen innerhalb als auch zu Waldplätzen außerhalb dieses Umkreises benutzen. In Betracht kommt auch, dass das Unternehmen dasselbe Fahrzeug das eine Mal für solche Hilfstätigkeiten und das andere Mal für den Transport von Rundholz zu seinen Abnehmern im Rahmen seiner (gesonderten) Tätigkeit als Holztransportunternehmen benutzt.

61. In der zweiten Frage geht es also darum, ob und gegebenenfalls inwieweit die Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 auf solche „gemischt genutzte Fahrzeuge“ Anwendung findet. Meines Erachtens ist dies ein Querschnittsthema. Die gleiche Frage könnte man hinsichtlich aller Ausnahmenregelungen in dieser Verordnung stellen. Für die Zwecke der vorliegenden Rechtssache werde ich mich ausschließlich auf diese Bestimmung konzentrieren, auch wenn meine Erwägungen größtenteils auch auf andere Ausnahmen zutreffen könnten.

62. Insofern steht für mich außer Zweifel, dass, wie die Kommission ausführt, Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 keinesfalls die Auslegung zulässt, dass dann, wenn ein Fahrzeug, das sowohl für Beförderungen, die die darin genannten Bedingungen erfüllen, als auch für Beförderungen, bei denen dies nicht der Fall ist, benutzt wird, *alle diese Beförderungsvorgänge* von den allgemeinen Vorschriften dieser Verordnung *ausgenommen* sein sollen (siehe oben, Alternative a).

63. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass eine Ausnahme von diesen Bestimmungen „nicht in einer Weise ausgelegt werden [darf], die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll, Erforderliche hinaus ausdehnt“ [42]. Die vorstehend beschriebene Auslegung würde genau zu diesem Ergebnis führen. Sie würde bedeuten, dass Forstwirtschaftsunternehmen allein dadurch, dass sie ein und dieselben Fahrzeuge für alle Arten von Beförderungsvorgängen einsetzen, in den Genuss einer allgemeinen Ausnahme von diesen Vorschriften kämen. Das würde über die Absicht des Unionsgesetzgebers, die Forstwirtschaft als solche zu fördern, hinausgehen [43]. Sie würde auch die Verwirklichung der mit der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgten Ziele gefährden und zwar aus den oben in den Nrn. 51 und 52 dargelegten Gründen.

[42] Siehe oben, Nr. 42.

[43] Siehe oben, Nr. 40.

64. Anders als die polnische Regierung [44] und wohl auch das ISCTR [45] meine ich aber auch nicht, dass nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 *keiner der Beförderungsvorgänge* mit „gemischt genutzten Fahrzeugen" von den Vorschriften dieser Verordnung ausgenommen sein kann (siehe oben, Alternative c).

65. Meines Erachtens wäre eine solche Auslegung zu formalistisch, zu weitgehend und für die betroffenen Unternehmen potenziell belastend. Um die Ausnahmeregelung nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b in Anspruch nehmen zu können, müssten sie nämlich in der Praxis zwei getrennte Fahrzeugbestände einsetzen, einen für Beförderungen, die die in dieser Vorschrift genannten Bedingungen erfüllen, und einen für andere Arten von Beförderungen.

66. Ich bin ebenso wie die Kommission der Ansicht, dass die zutreffende Auslegung der obigen Alternative b entspricht. Gemischt genutzte Fahrzeuge können gemäß der Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 von deren allgemeinen Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen werden, *wenn sie für eine Beförderung benutzt werden, bei der die dort genannten Bedingungen erfüllt sind*. Werden sie hingegen für eine andere Art der Beförderung eingesetzt, kann diese Ausnahme nicht gelten.

67. Dies bedeutet konkret, dass der Fahrer des Fahrzeugs die Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten nicht einhalten muss, wenn er im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit des betreffenden Forstwirtschaftsunternehmens in einem Umkreis von bis zu 100 km vom Standort dieses Unternehmens Güter befördert. Dagegen muss er diese Bestimmungen einhalten, wenn er Güter über diesen Umkreis hinaus befördert oder wenn es sich bei der Beförderung nicht um eine Hilfstätigkeit zur forstwirtschaftlichen Tätigkeit handelt.

68. Diese Auslegung wird meines Erachtens durch den Wortlaut, die Gesamtsystematik und die Ziele der Verordnung Nr. 561/2006 im Licht der Rechtsprechung des Gerichtshofs gestützt.

69. *Erstens* sind in Art. 13 Abs. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 die möglichen Ausnahmen aufgeführt, die für die „Beförderung mit folgenden Fahrzeugen" gelten. Damit wird den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, bestimmte *Beförderungsvorgänge*, nicht aber *Fahrzeuge* als solche, von den Bestimmungen dieser Verordnung auszunehmen. Wie ich oben in Nr. 39 ausgeführt habe, geht es in dieser Bestimmung um „einzelstaatliche… Beförderungen, die besondere Merkmale aufweisen" [46].

70. Für die Anwendbarkeit einer bestimmten Ausnahmeregelung nach Art. 13 Abs. 1 kommt es daher darauf an, ob das Fahrzeug zu dem betreffenden Zeitpunkt zu den darin genannten Zwecken benutzt wird, und nicht darauf, wie es in der übrigen Zeit eingesetzt wird. Dies steht meines Erachtens im Einklang mit der Auffassung des Gerichtshofs zu diesem Artikel. Dieser hat insbesondere im Urteil Deutsche Post u. a. [47] festgestellt, dass die Ausnahmeregelung in Art. 13

[44] Die polnische Regierung ist der Ansicht, dass die Ausnahmeregelung in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 nur dann Anwendung finde, wenn das Fahrzeug niemals für Beförderungen benutzt werde, die über einen Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens hinausgingen.

[45] Zwar hat das ISCTR vor dem Gerichtshof keine schriftlichen Erklärungen eingereicht, doch ist darauf hinzuweisen, dass diese Behörde im Wesentlichen die Auffassung vertritt, dass Pricoforest die Ausnahmeregelung des Art. 13 Abs. 1 Buchst. b nicht in Bezug auf zwei im August 2020 mit Fahrzeugen durchgeführte Transporte in Anspruch nehmen könne, da dieselben Fahrzeuge *im Rahmen eines anderen Beförderungsvorgangs* im September 2020 130 km von ihrem Standort entfernt angehalten und kontrolliert worden seien. Es ist daher anzunehmen, dass das ISCTR die Auffassung vertritt, dass die Ausnahme nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b überhaupt nicht anwendbar sei, da diese Fahrzeuge zumindest einmal über den Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens hinaus benutzt wurden, und das selbst in Bezug auf Einsätze, die die dort genannten Bedingungen erfüllten.

[46] Vgl. 22. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 3820/85.

[47] Urteil vom 21. November 2019 (C-203/18 und C-374/18, EU:C:2019:999).

Abs. 1 Buchst. d der Verordnung Nr. 561/2006, die sich insbesondere auf Fahrzeuge bezieht, die „zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universaldienstes benutzt werden", „nur die Fahrzeuge … erfasst, die *während eines bestimmten Beförderungsvorgangs* ausschließlich zum Zweck der Zustellung von Sendungen im Rahmen des Universalpostdiensts benutzt werden" [48]. Aus dieser Begründung ergibt sich implizit, dass nach Auffassung des Gerichtshofs ein und dasselbe Fahrzeug je nach der Art der beförderten Post zu bestimmten Zeiten in den Anwendungsbereich dieser Ausnahme fällt und zu anderen Zeiten nicht [49].

71. Wenn man sich außerdem den Wortlaut von Art. 13 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 561/2006 ansieht, so deutet nichts darauf hin, dass danach nur ein bestimmtes Fahrzeug für die in dieser Vorschrift angesprochenen Beförderungen benutzt werden darf und die Ausnahmeregelung andernfalls keine Anwendung findet [50].

72. *Zweitens* wird diese wörtliche Auslegung meines Erachtens durch die Gesamtsystematik der Verordnung Nr. 561/2006 bestätigt. Sie setzt bestimmten Straßentransporten eine Reihe von Grenzen, anderen aufgrund ihrer objektiven Merkmale jedoch nicht. Diese Merkmale beziehen sich häufig auf das Fahrzeug selbst, aber auch auf die konkrete Nutzung, wie z. B. die Art/Menge der beförderten Personen/Güter. Logischerweise kann ein und dasselbe Fahrzeug auf unterschiedliche Weise eingesetzt werden, wobei die Fahrten einmal zu den reglementierten Beförderungen gehören und ein anderes Mal nicht. Wie die Kommission hervorhebt, wurde eine Bestimmung dieser Verordnung, nämlich Art. 6 Abs. 5, auf den ich gleich zurückkommen werde, gerade deswegen erlassen, um „die Problematik von Fahrern [zu behandeln], die sowohl innerhalb als auch außerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung tätig sind" [51].

73. *Drittens* entspricht diese Auslegung den Zielen der Verordnung Nr. 561/2006. Wie bereits erwähnt, hat es der Unionsgesetzgeber für „wünschenswert" gehalten, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, bestimmte Beförderungen, insbesondere solche von Forstwirtschaftsunternehmen, auszunehmen und zwar deshalb, weil diese Beförderungsvorgänge keinen Anlass zu Bedenken in Bezug auf Wettbewerbsverzerrungen, die sozialen Bedingungen der beteiligten Arbeitnehmer oder die Verkehrssicherheit geben. Der Umstand, dass das Fahrzeug, mit dem die in Rede stehenden Transporte durchgeführt wurden, gelegentlich auch für andere Arten von Beförderungen benutzt wird, ist meines Erachtens insoweit unerheblich.

48 Urteil vom 21. November 2019, Deutsche Post u. a. (C-203/18 und C-374/18, EU:C:2019:999, Rn. 60) (Hervorhebung nur hier).

49 Vgl. in diesem Sinne Urteil vom 13. März 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, Rn. 35). In der Rechtsprechung des Gerichtshofs gibt es weitere Hinweise darauf, dass nicht die Fahrzeuge als solche, sondern bestimmte „Fahrten" dieser Fahrzeuge ausgenommen sind, unabhängig von den anderen Zwecken, für die sie zu anderen Zeiten benutzt werden können. Vgl. z. B. Rn. 47 dieses Urteils: „… dass … auch Leerfahrten von Fahrzeugen … und Fahrten zur Vorbereitung dieser Transporte … unter [diese Ausnahmeregelung] fallen".

50 Andererseits hat der Unionsgesetzgeber, wenn er die Möglichkeit ausschließen will, dass ein Fahrzeug als „Fahrzeug mit gemischter Nutzung" betrieben wird, ausdrücklich dementsprechende Begriffe verwendet (vgl. insbesondere Art. 13 Abs. 1 Buchst. e der Verordnung Nr. 561/2006: „Fahrzeuge, die ausschließlich auf Inseln [oder in vom übrigen Staatsgebiet isolierten Gebieten] benutzt werden können …" (Hervorhebung nur hier). Tatsächlich vertrat – wie ich oben in Fn. 33 erläutert habe – die Kommission einmal die Ansicht, dass die vom Parlament vorgeschlagene Bedingung, dass die Güterbeförderung nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung Nr. 561/200 „im Rahmen [seiner] unternehmerischen Tätigkeit" des betreffenden Unternehmens erfolgt, „ausschließt, dass diese Fahrzeuge für andere Beförderungszwecke benutzt werden". Dies ist in meinen Augen jedoch ein rein begriffliches Missverständnis. Die Kommission meinte sicherlich, dass die insbesondere von Forstwirtschaftsunternehmen nicht „im Rahmen ihrer unternehmerischen Tätigkeit" durchgeführten Beförderungen auf der Straße nicht in den Genuss der Ausnahmeregelung nach dieser Bestimmung gelangen können.

51 Vgl. Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM[2001] 573 endg.) (ABl. 2002, C 51E, S. 234), Einleitung Nr. 31. Aus dieser Einleitung geht auch hervor, dass die Kommission bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags in Betracht gezogen hat, alle Ausnahmen von den allgemeinen Bestimmungen über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten zu streichen, sowie bei Fahrten mit gemischter Nutzung („Fahrten auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen") im Laufe eines Tages zu verbieten, und dass *beide Möglichkeiten verworfen wurden*.

74. Das vorlegende Gericht äußert gleichwohl einige Bedenken. Es stellt sich die Frage, wie die Arbeitsbedingungen der betroffenen Fahrer und die Sicherheit im Straßenverkehr gewahrt werden können, wenn die Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 nur auf bestimmte Beförderungen mit einem bestimmten Fahrzeug angewandt werden, während andere gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung ausgenommen sind [52].

75. Diese Bedenken sind zweifellos berechtigt. Beim Führen eines Fahrzeugs kommt es zu Ermüdungserscheinungen – und zwar unabhängig davon, ob die fragliche Beförderung im Straßenverkehr in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fällt oder nicht. Wenn ein und derselbe Fahrer mit ein und demselben Fahrzeug an einem Tag oder in einer Woche sowohl unter diese Verordnung fallende als auch davon ausgenommene Beförderungen durchführt, könnte er theoretisch *weit mehr* als die in dieser Verordnung vorgesehenen neun Stunden am Tag oder 56 Stunden in der Woche fahren und dabei sich und andere gefährden.

76. Meines Erachtens gibt es im Unionsrecht jedoch geeignete Sicherungen, damit dies vermieden wird und die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit im Straßenverkehr gewahrt bleiben.

77. *Zum einen* ist die Arbeitszeit der Fahrer von im Straßenverkehr genutzten Fahrzeugen nicht lediglich aufgrund der Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 begrenzt. Ergänzt werden diese Vorschriften durch die Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben [53]. Diese Richtlinie gilt für das im Sinne dieser Verordnung im Straßenverkehr tätige Fahrpersonal von Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat [54]. Sie sieht insbesondere eine Begrenzung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit dieser Personen vor. Nach Art. 4 Buchst. a der Richtlinie darf diese durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit kann nur dann auf 60 Stunden verlängert werden, wenn der Wochendurchschnitt in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigt [55]. Art. 5 der Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten außerdem, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit diese Personen unter keinen Umständen länger als sechs Stunden ohne Ruhepause arbeiten.

78. Insoweit umfasst der Begriff „Arbeitszeit“ nach Art. 3 Buchst. a der Richtlinie 2002/15 „die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr“, insbesondere das „Fahren“, und zwar unabhängig davon, ob ein bestimmter Beförderungsvorgang in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fällt oder davon ausgenommen ist. Wenn ein bestimmter Fahrer mit ein und demselben Fahrzeug im Rahmen seiner Arbeit sowohl unter diese Verordnung fallende als auch davon ausgenommene Beförderungen durchführt, *muss* daher meines Erachtens auch die Zeit, die er im Rahmen der ausgenommenen Beförderungen verbringt, unter dem Gesichtspunkt der Anwendung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Höchstgrenzen und Zwangspausen *seiner „Arbeitszeit“ hinzugerechnet* werden.

[52] Insoweit weist das vorlegende Gericht insbesondere darauf hin, dass Art. 8 der Verordnung Nr. 561/2006 die Fahrer nicht nur zu täglichen, sondern auch zu wöchentlichen Ruhezeiten verpflichtet. Wenn die Vorschriften dieser Verordnung während einer bestimmten Woche auf bestimmte Beförderungen anwendbar seien, auf andere aber nicht, sei es unmöglich zu überprüfen, ob der Fahrer in dieser Woche tatsächlich in den Genuss der wöchentlichen Ruhezeiten gekommen sei.

[53] Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 (ABl. 2002, L 80, S. 35).

[54] Vgl. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2002/15.

[55] Dementsprechend sieht, worauf ich bereits hingewiesen habe, Art. 6 Abs. 2 der Verordnung Nr. 561/2006 für die in ihren Anwendungsbereich fallenden Beförderungen zwar vor, dass die wöchentliche Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten darf, bestimmt aber auch, dass *die in der Richtlinie 2002/15 festgelegte wöchentliche Höchstarbeitszeit in keinem Fall überschritten werden darf.*

79. *Zum anderen* bietet das Unionsrecht den Behörden die Möglichkeit, die Einhaltung der Arbeitsbedingungen und der Straßenverkehrssicherheit in der Praxis zu überwachen. *Erstens* muss meines Erachtens ein Fahrzeug, das nicht ausschließlich für Beförderungen benutzt wird, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fallen [56], sondern als „gemischt genutztes Fahrzeug" verwendet wird, auch wenn es *zu bestimmten Zeiten* von den in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen über die Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen ist, gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 mit einem Fahrtenschreiber ausgestattet sein und dieser muss *jederzeit* benutzt werden [57].

80. *Zweitens* muss, worauf die Kommission hinweist, der Fahrer gemäß Art. 6 Abs. 5 der Verordnung Nr. 561/2006, den ich bereits kurz angesprochen habe, alle Lenkzeiten in einem „gemischt genutzten Fahrzeug" für Beförderungen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, in einem besonderen Eintrag des Fahrtenschreibers als „andere Arbeiten" festhalten [58]. Diese Aufzeichnung in Verbindung mit den sonstigen vom Fahrtenschreiber aufgezeichneten Daten und den von dem betreffenden Unternehmen vorgelegten Nachweisen ermöglicht es den Behörden, zu kontrollieren [59], ob die Fahrzeiten, in denen die Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 nicht eingehalten wurden, tatsächlich Beförderungen entsprechen, die von diesen Vorschriften, z. B. gemäß Art. 13 Abs. 1 Buchst. b, ausgenommen sind [60]. Außerdem können sie überprüfen, ob die Vorschriften der Richtlinie 2002/15 eingehalten wurden.

81. Nach alledem ist auf die zweite Frage meines Erachtens zu antworten, dass nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 dann, wenn ein Fahrzeug von einem Forstwirtschaftsunternehmen routinemäßig sowohl für die Beförderung von Gütern „im Rahmen [seiner] eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km von [seinem] Standort", wie in dieser Bestimmung vorgesehen, als auch für Beförderungen, die diese Bedingungen nicht erfüllen, benutzt wird, nur die erste Kategorie von Beförderungen von den in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen werden kann. Darüber hinaus muss gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014 in einem solchen Fahrzeug ein Fahrtenschreiber eingebaut sein und jederzeit benutzt werden, und der Fahrer dieses Fahrzeugs muss die Zeiten der Durchführung von ausgenommenen Beförderungen gemäß Art. 6 Abs. 5 der Verordnung Nr. 561/2006 als „sonstige Arbeiten" festhalten.

[56] Wird ein Fahrzeug ausschließlich auf diese Weise benutzt, kann es gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung Nr. 165/2014 von der Pflicht zur Ausstattung mit einem Fahrtenschreiber befreit werden.

[57] Vgl. in diesem Sinne Urteile vom 25. Juni 1992, British Gas (C-116/91, EU:C:1992:277, Rn. 21), und vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 27 bis 39). und sei es nur deswegen, weil die Einhaltung dieser Vorschriften der Verordnung Nr. 561/2006 bei allen Beförderungen, bei denen sie Anwendung finden, überwacht werden muss, und weil die durch den Fahrtenschreiber erhobenen Daten bei der Feststellung nützlich sind, ob eine bestimmte Beförderung unter die Ausnahmeregelung fällt (vgl. unten, Nr. 80).

[58] Vgl. zur gleichen Verpflichtung Art. 34 Abs. 5 Buchst. b Ziff. iii der Verordnung Nr. 165/2014. Vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 9. September 2021, Ministère public (Extraterritoriale Sanktionen) (C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 35 und 37 sowie die dort angeführte Rechtsprechung).

[59] Nach Art. 36 der Verordnung Nr. 165/2014 muss der Fahrer einem Kontrollbeamten auf Verlangen in der entsprechenden Form Nachweise über seine Fahrtätigkeit am laufenden Tag und an den vorherigen 28 Tagen vorlegen können. Diese Verpflichtung gilt auch bei „gemischt genutzten Fahrzeugen" (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 9. September 2021, Ministère public [Extraterritoriale Sanktionen], C-906/19, EU:C:2021:715, Rn. 39).

[60] Intelligente Fahrtenschreiber zeichnen nicht nur die vom Fahrzeug während einer bestimmten Beförderung zurückgelegte Strecke auf, sondern durch Nutzung von GPS auch den Standort des Fahrzeugs, insbesondere zu Beginn der täglichen Arbeitszeit, alle drei Stunden der kumulierten Lenkzeit und am Ende der täglichen Arbeitszeit (vgl. Art. 8 Abs. 1 der Verordnung Nr. 165/2014). Wenn also ein von einem Forstwirtschaftsunternehmen benutztes Fahrzeug außerhalb des Umkreises von 100 km vom Standort des Unternehmens angehalten und kontrolliert wird und dieses Unternehmen behauptet, dass die in den letzten 28 Tagen erfolgten Fahrten, bei denen die Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 nicht eingehalten wurden, tatsächlich der Güterbeförderung im Rahmen seiner forstwirtschaftlichen Tätigkeit innerhalb dieses Umkreises dienten, könnten die Kontrollbehörden auf der Grundlage dieser Daten überprüfen, ob zumindest die letzte der in Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 genannten Bedingungen gegeben ist.

V. Ergebnis

82. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die von der Judecătoria Miercurea Ciuc (Gericht erster Instanz, Miercurea Ciuc, Rumänien) zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

1. Der Begriff „Umkreis von bis zu 100 km vom Standort des Unternehmens“ im Sinne von Art. 13 Abs. 1 Buchst. b 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 bezieht sich auf ein geografisches Gebiet, das durch einen gedachten Kreis mit einem Radius von 100 km um diesen Standort begrenzt ist.

2. Nach Art. 13 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 kann dann, wenn ein Fahrzeug von einem Forstwirtschaftsunternehmen routinemäßig sowohl für die Beförderung von Gütern „im Rahmen [seiner] eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von bis zu 100 km von [seinem] Standort“, wie in dieser Bestimmung vorgesehen, als auch für Beförderungen, die diese Bedingungen nicht erfüllen, benutzt wird, nur die erste Kategorie von Beförderungen von den in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften über Lenkzeiten, Unterbrechungen und Ruhezeiten ausgenommen werden. Darüber hinaus muss gemäß Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung Nr. 561/2006 in einem solchen Fahrzeug ein Fahrtenschreiber eingebaut und jederzeit benutzt werden, und der Fahrer dieses Fahrzeugs muss die Zeiten der Durchführung von ausgenommenen Beförderungen gemäß Art. 6 Abs. 5 der Verordnung Nr. 561/2006 als „sonstige Arbeiten“ festhalten.