Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zehnte Kammer)

2. März 2017 [1]

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Straßenverkehr — Sozialvorschriften — Ausnahmen — Verordnung (EG) Nr. 561/2006 — Art. 3 Buchst. a — Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 — Art. 2 Nr. 3 — Linienverkehr zur Personenbeförderung — Begriff — Von einem Wirtschaftsteilnehmer für seine Arbeitnehmer organisierte unentgeltliche Beförderung zur und von der Arbeitsstätte mit in seinem Eigentum stehenden und von einem seiner Arbeitnehmer gelenkten Fahrzeugen“

In der Rechtssache C-245/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Judecătoria Balș – Județul Olt (Gericht erster Instanz Balș – Kreis Olt, Rumänien) mit Entscheidung vom 30. April 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 28. Mai 2015, in dem Verfahren

SC Casa Noastră SA

gegen

Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zehnte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin M. Berger (Berichterstatterin) sowie der Richter A. Borg Barthet und F. Biltgen,

Generalanwalt: H. Saugmandsgaard Øe,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— des Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), vertreten durch D. Ștefan als Bevollmächtigten,

— der rumänischen Regierung, vertreten durch M. Chicu, E. Gane und R. H. Radu als Bevollmächtigte,

— der österreichischen Regierung, vertreten durch G. Eberhard als Bevollmächtigten,

1 — Verfahrenssprache: Rumänisch.

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und L. Nicolae als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 3 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. 2006, L 102, S. 1) sowie von Art. 2 Nr. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. 2009, L 300, S. 88, berichtigt im ABl. 2015, L 272, S. 15).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der SC Casa Noastră SA und dem Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) (Ministerium für Verkehr – Staatliche Aufsichtsbehörde für die Kontrolle des Straßenverkehrs [ISCTR], Rumänien) über eine vom ISCTR gegen einen Arbeitnehmer von Casa Noastră wegen Nichteinhaltung der Ruhe- und Lenkzeiten verhängte Geldbuße.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung Nr. 561/2006

3 Art. 2 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„Diese Verordnung gilt für folgende Beförderungen im Straßenverkehr:

…

b) Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.“

4 Art. 3 Buchst. a dieser Verordnung sieht vor:

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

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

5 Art. 4 Buchst. n dieser Verordnung bestimmt:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

n) ‚Personenlinienverkehr' inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [(ABl. 1992, L 74, S. 1)]".

Verordnung Nr. 684/92

6 Art. 2 Nr. 1 der Verordnung Nr. 684/92 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006 (ABl. 2006, L 363, S. 1) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 684/92) bestimmt:

„1. Linienverkehr

1.1. Linienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

1.2. Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit solche Verkehrsdienste entsprechend Nummer 1.1 betrieben werden. Solche Verkehrsdienste werden im Folgenden als ‚Sonderformen des Linienverkehrs' bezeichnet. Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere

a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte;

b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt;

c) die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort. Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird. …"

Verordnung Nr. 1073/2009

7 Die Verordnung Nr. 684/92 wurde durch Art. 30 der Verordnung Nr. 1073/2009 aufgehoben. Gemäß diesem Artikel gelten Verweisungen auf die aufgehobene Verordnung als Verweisungen auf die Verordnung Nr. 1073/2009 und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle ihres Anhangs III zu lesen. Infolge dieser Aufhebung entsprechen Art. 2 Nr. 2 und Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1073/2009 dem Art. 2 Nr. 1.1 der Verordnung Nr. 684/92 sowie Art. 2 Nr. 3 und Art. 5 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1073/2009 dem Art. 2 Nr. 1.2 der Verordnung Nr. 684/92.

8 Art. 2 („Begriffsbestimmungen") der Verordnung Nr. 1073/2009 definiert als

„…

2. ‚Linienverkehr' die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können;

3. ‚Sonderformen des Linienverkehrs' Dienste im Linienverkehr unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist, zur Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste;

…

5. ‚Werkverkehr' den nicht kommerziellen Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck, den eine natürliche oder juristische Person unter folgenden Bedingungen durchführt:

   — bei der Beförderungstätigkeit handelt es sich lediglich um eine Nebentätigkeit der natürlichen oder juristischen Person und

   — die eingesetzten Fahrzeuge sind Eigentum der natürlichen oder juristischen Person oder wurden von dieser Person im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft oder sind Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags und werden von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der natürlichen Person selbst oder von Personal geführt, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde;

…"

9 Art. 3 („Freier Dienstleistungsverkehr") dieser Verordnung bestimmt:

„(1) Jeder gewerbliche Verkehrsunternehmer im Sinne des Artikels 1 ist ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts des Verkehrsunternehmens gemäß dieser Verordnung zum Linienverkehr einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs und zum Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen zugelassen, wenn er

a) im Niederlassungsmitgliedstaat die Genehmigung für Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, oder im Gelegenheitsverkehr gemäß den Bedingungen für den Marktzugang nach innerstaatlichem Recht erhalten hat;

…

(2) Jeder im Werkverkehr tätige Verkehrsunternehmer im Sinne des Artikels 1 ist ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts des Verkehrsunternehmens zu Verkehrsdiensten nach Artikel 5 Absatz 5 zugelassen, wenn er

a) im Niederlassungsmitgliedstaat nach den Bedingungen für den Zugang zum Markt, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt sind, die Genehmigung für die Personenbeförderungen mit Kraftomnibussen erhalten hat …

…"

10 Art. 5 („Zugang zum Markt") dieser Verordnung sieht vor:

„(1) Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

Dieser Verkehr ist gemäß den Bestimmungen von Kapitel III genehmigungspflichtig.

Linienverkehr von einem Mitgliedstaat nach einem Drittland und umgekehrt ist gemäß dem bilateralen Abkommen zwischen dem Mitgliedstaat und dem Drittland und gegebenenfalls dem Transitmitgliedstaat genehmigungspflichtig, solange das erforderliche Abkommen zwischen der Gemeinschaft und dem betreffenden Drittland noch nicht geschlossen ist.

Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr.

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.

(2) Zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählen insbesondere

a) die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte,

b) die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt.

Die Regelmäßigkeit der Sonderformen des Linienverkehrs wird nicht dadurch berührt, dass der Ablauf wechselnden Bedürfnissen der Nutzer angepasst wird.

Die Sonderformen des Linienverkehrs sind nicht genehmigungspflichtig nach Kapitel III, sofern sie zwischen dem Veranstalter und dem Verkehrsunternehmer vertraglich geregelt sind.

…

(5) Beförderungen im Werkverkehr fallen unter keine Genehmigungsregelung; für sie gilt eine Bescheinigungsregelung.

Die Bescheinigungen werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ausgestellt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und gelten für die gesamte Fahrtstrecke einschließlich des Transits.

…“

Rumänisches Recht

11 Art. 3 der Ordonanța Guvernului Nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Regierungsverordnung Nr. 27/2011 über den Straßenverkehr) sieht in seiner zum Zeitpunkt des im Ausgangsverfahren maßgebenden Sachverhalts geltenden Fassung vor, dass „Personenwerkverkehr auf Straßen eine nicht kommerzielle Beförderung im Straßenverkehr ohne Erwerbszweck ist, den eine natürliche oder juristische Person unter den in Art. 2 Nr. 5 der Verordnung Nr. 1073/2009 vorgesehenen Bedingungen durchführt“.

12 Art. 4 Teil I Abs. 2 dieser Regierungsverordnung bestimmt hinsichtlich der Klassifizierung der Beförderung im Straßenverkehr:

„(2) Klassifizierung nach dem kommerziellen Charakter der Tätigkeit:

a) entgeltliche Beförderung im Straßenverkehr;

b) Werkverkehr“.

13 Art. 52 des Anhangs des Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora stabilite prin Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Erlass Nr. 980/2011 des Ministers für Verkehr über die methodologischen Regeln für die Anwendung der von der Regierungsverordnung Nr. 27/2011 über den Straßenverkehr festgelegten Bestimmungen über die Organisation und die Durchführung von Beförderungen im Straßenverkehr und damit verbundenen Tätigkeiten) sieht in seiner zum Zeitpunkt des im Ausgangsverfahren maßgebenden Sachverhalts geltenden Fassung vor, dass der Linienverkehr, die Sonderformen des Linienverkehrs und der Gelegenheitsverkehr entgeltlich durchgeführt werden.

14 Art. 54 Abs. 1 und 2 des Anhangs dieses Erlasses bestimmt:

„(1) Die kreisübergreifende entgeltliche Beförderung von Personen im Straßenverkehr im Rahmen eines Linienverkehrs darf nur von einem Kraftverkehrsunternehmer durchgeführt werden, der über eine gültige Streckengenehmigung für die betreffende Fahrt nach dem Beförderungsplan verfügt.

(2) Die Streckengenehmigung ist nur gültig, wenn ihr ein Fahrplan für die gesamte Beförderungsdauer beiliegt und der Beginn der Beförderung an dem Tag und zu der Stunde erfolgt, die im Fahrplan vorgesehen sind.“

15 Art. 80 dieses Anhangs lautet:

„(1) Der Personenwerkverkehr auf Straßen darf von Straßenverkehrsunternehmen als Werkverkehr ausschließlich mit Kraftomnibussen durchgeführt werden, in denen während der gesamten Beförderung eine beglaubigte Kopie der Werkverkehrsbescheinigung sowie das Beförderungsdokument mitgeführt wird.

(2) Als Beförderungsdokument im Sinne des Abs. 1 ist eine vom gesetzlichen Vertreter des Unternehmens unterfertigte und abgestempelte Liste mit den Namen der beförderten Personen zu verstehen.“

16 Art. 81 Buchst. a dieses Anhangs sieht vor:

„Neben dem Beförderungsdokument sind im Fall der Personenbeförderung auf Straßen im Rahmen eines Werkverkehrs auch die folgenden Dokumente im Kraftomnibus mitzuführen:

a) ein gültiger Dienstausweis des Fahrers, aus dem ersichtlich ist, dass er bei dem Straßenverkehrsunternehmen für den Werkverkehr beschäftigt ist“.

17 Art. 8 Abs. 1 der Ordonanţa Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele şi perioadele de odihnă ale conducătorilor auto şi utilizarea aparatelor de înregistrare a activităţii acestora (Regierungsverordnung Nr. 37/2007 zur Festlegung des Rahmens für die Anwendung der Vorschriften über Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten von

Kraftfahrzeugführern und die Verwendung von Apparaten zur Aufzeichnung von deren Tätigkeiten) bestimmt in ihrer zum Zeitpunkt des im Ausgangsverfahren maßgebenden Sachverhalts geltenden Fassung (im Folgenden: Regierungsverordnung Nr. 37/2007):

„(1) Die folgenden Tatbestände stellen sehr schwere Verstöße gegen die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 sowie gegebenenfalls des [Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)] dar und sind Ordnungswidrigkeiten, soweit sie nicht nach strafrechtlichen Vorschriften als Straftaten gelten:

1. die Überschreitung der täglichen Lenkzeit, d. h. der maximalen täglichen Lenkzeit um zwei oder mehr Stunden;

…

6. die Unterschreitung der täglichen Mindestruhezeit um zwei oder mehr Stunden“.

18 Art. 9 der Regierungsverordnung Nr. 37/2007 sieht vor:

„(1) Ordnungswidrigkeiten nach Art. 8 werden wie folgt sanktioniert:

…

c) mit einem Bußgeld von 4 000 bis 8 000 [rumänische Lei (RON)]: die für Kraftfahrer geltenden Tatbestände in Abs. 1 Nrn. 15, 16, 18 bis 20, 22 bis 26, 28 bis 30, 36 und 38 sowie die für Kraftverkehrsunternehmen und -unternehmer geltenden Tatbestände in Abs. 1 Nrn. 1 bis 11, 31 und 32.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

19 Casa Noastră ist ein Unternehmen, das Fenster und Türen aus PVC herstellt und vertreibt. Ihre Produktionshallen befinden sich im rund 13 km von Craiova (Rumänien) entfernten Pielești (Rumänien).

20 Dieses Unternehmen gewährleistet die Beförderung seiner Arbeitnehmer zu und von ihrer Arbeitsstätte mittels dreier Omnibusse mit jeweils 44 Plätzen und zweier Minibusse mit jeweils 20 Plätzen, wobei die Fahrzeuge in seinem Eigentum stehen. Dazu beschäftigt es fünf fest angestellte Fahrer.

21 Die Arbeitnehmer von Casa Noastră arbeiten in drei Schichten, so dass an Werktagen dreimal täglich eine Beförderung hin und zurück erfolgt. Eine der im Rahmen dieser Beförderungen befahrenen Strecken ist die Strecke von Pielești nach Braneț (Rumänien) und zurück, wobei die Entfernung zwischen diesen beiden Orten 21 km beträgt.

22 Am 26. November 2014 wurde eines der Fahrzeuge von Casa Noastră, das von einem der Fahrer dieses Unternehmens auf der besagten Strecke gelenkt wurde, von einem Beamten des ISCTR kontrolliert. Im Zuge dieser Kontrolle musste der Fahrer die Aufzeichnung seines Fahrtenschreibers vorlegen, aus der eine Nichteinhaltung der Ruhe- und Lenkzeiten hervorging. Gegen Casa Noastră wurde daher wegen der Ordnungswidrigkeiten der Überschreitung der täglichen Lenkzeit, genauer der maximalen täglichen Lenkzeit, sowie der Unterschreitung der täglichen Mindestruhezeit eine Geldbuße nach Art. 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 6 der Regierungsverordnung Nr. 37/2007 verhängt.

23 Casa Noastră hat diese Sanktion angefochten und macht dazu insbesondere geltend, dass sie zum Zeitpunkt dieser Kontrolle eine unter die Kategorie „Sonderform des Linienverkehrs“ fallende Personenbeförderung im Straßenverkehr in Form der Beförderung von Arbeitnehmern zwischen ihrem Wohnort und ihrer Arbeitsstätte auf einer Strecke von weniger als 50 km vorgenommen habe, und dass folglich die in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene Ausnahme Anwendung finde.

24 Das ISCTR brachte vor, dass Casa Noastră einen Werkverkehr zu nicht kommerziellen Zwecken und ohne Erwerbszweck durchgeführt habe, während ein Personenkraftverkehrsdienst im Rahmen von Sonderformen des Linienverkehrs entgeltlich sei und die Erfüllung anderer, in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehener Voraussetzungen bedinge. Folglich falle diese Beförderung nicht unter die Ausnahme des Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006.

25 Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts sind die rechtliche Möglichkeit der Wirtschaftsteilnehmer, Beförderungsdienste für ihre Arbeitnehmer zur und von der Arbeitsstätte zu organisieren, sowie die Frage zu prüfen, inwieweit ein Arbeitnehmer für die Dauer der Beförderung ein Fahrgast sei, der eine Sonderform des Linienverkehrs in Anspruch nehme, und zwar unter Berücksichtigung des Umstands, dass Casa Noastră für diesen Beförderungsdienst kein Entgelt verlange.

26 Unter diesen Umständen hat die Judecătoria Balș – Județul Olt (Gericht erster Instanz Balș – Kreis Olt, Rumänien) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Inwieweit kann der Ausdruck „unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist“ in Art. 2 Nr. 3 der Verordnung Nr. 1073/2009 dahin ausgelegt werden, dass ein Linienverkehr von einem Wirtschaftsteilnehmer zur Beförderung seiner Arbeitnehmer zur und von der Arbeitsstätte organisiert werden kann?

2. Inwieweit kann der Ausdruck „Personenbeförderung im Linienverkehr …, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“ in Art. 3 Buchst a der Verordnung Nr. 561/2006 dahin ausgelegt werden, dass er auf Arbeitnehmer bei der Fahrt zur oder von der Arbeitsstätte zutrifft?

Zu den Vorlagefragen

27 Mit seinen beiden Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der von einem Arbeitgeber eingerichtete Beförderungsverkehr zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte seiner Arbeitnehmer, dessen Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, in den Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmebestimmung fällt, nach der diese Verordnung nicht für einen derartigen Beförderungsverkehr gilt.

28 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mit der Verordnung Nr. 561/2006 nach ihrem 17. Erwägungsgrund und ihrem Art. 1 die Wettbewerbsbedingungen zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, angeglichen sowie die Arbeitsbedingungen in diesem Gewerbe und die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden sollen, und dass diese Ziele u. a. in der Pflicht zum Ausdruck kommen, Fahrzeuge im Straßentransport grundsätzlich mit einem zugelassenen Fahrtenschreiber auszustatten, mit dem die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer kontrolliert werden kann (vgl. u. a. Urteile vom 3. Oktober 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, Rn. 31 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 19. Oktober 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, Rn. 21).

29 Die Verordnung Nr. 561/2006 gilt gemäß ihrem Art. 3 Buchst. a nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt.

30 Gemäß Art. 4 Buchst. n dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Personenlinienverkehr“ inländische und grenzüberschreitende Verkehrsdienste im Sinne des Art. 2 Nr. 1 der Verordnung Nr. 684/92.

31 Der Gerichtshof hat in diesem Zusammenhang festgehalten, dass dieser Art. 2 Nr. 1 zwischen zwei Verkehrskategorien unterscheidet, nämlich dem Linienverkehr und den Sonderformen des Linienverkehrs. Linienverkehr, der für jedermann zugänglich ist, ist die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Strecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Die Sonderformen des Linienverkehrs werden unter den gleichen Voraussetzungen durchgeführt, jedoch nur für bestimmte Gruppen von Fahrgästen (Urteil vom 30. April 1998, Clarke & Sons und Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, Rn. 16), und zwar für die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte, die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnort und Lehranstalt sowie die Beförderung von Angehörigen der Streitkräfte und ihren Familien zwischen Herkunftsland und Stationierungsort.

32 Daraus folgt, dass die Sonderformen des Linienverkehrs eine spezifische Spielart des Linienverkehrs bilden, wobei der einzige Unterschied zwischen diesen beiden Kategorien darin liegt, dass die Sonderformen des Linienverkehrs der Beförderung von Gruppen bestimmter Personen unter Ausschluss anderer Fahrgäste dienen, während der Linienverkehr allen Fahrgästen ohne Beschränkung zugänglich ist. Im Hinblick auf die mit der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgten, in Rn. 28 des vorliegenden Urteils genannten Ziele kann aber die Eigenschaft der beförderten Personen kein entscheidendes Kriterium für die Frage der Anwendung dieser Verordnung darstellen.

33 Unter Berücksichtigung der Systematik der Verordnung Nr. 684/92 sowie der Definition des Begriffs „Sonderformen des Linienverkehrs“ scheint die Absicht des Unionsgesetzgebers dahin gegangen zu sein, vom Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 sowohl den Linienverkehr als auch die Sonderformen des Linienverkehrs auszunehmen, sofern die Strecke der betreffenden Linie nicht mehr als 50 km beträgt.

34 Diese Aussage wird nicht durch den Umstand in Frage gestellt, dass die Verordnung Nr. 684/92 durch die Verordnung Nr. 1073/2009 ersetzt wurde, die eine Unterscheidung zwischen dem „Linienverkehr“ und den „Sonderformen des Linienverkehrs“ trifft. Die Definitionen dieser Begriffe blieben nämlich im Wesentlichen unverändert, so dass die Sonderformen des Linienverkehrs immer noch als besondere Spielart des Linienverkehrs definiert sind.

35 Des Weiteren ist die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte ausdrücklich in Art. 5 Abs. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 1073/2009 als eine der Sonderformen des Linienverkehrs geregelt. Die der Auslegung der Verordnung Nr. 684/92 zugrunde liegenden Erwägungen finden folglich *mutatis mutandis* auch auf die Verordnung Nr. 1073/2009 Anwendung.

36 Daraus ergibt sich, dass der Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmebestimmung durch die Verordnung Nr. 1073/2009 nicht geändert wurde, wobei diese Ausnahme sowohl auf den Linienverkehr als auch auf dessen Sonderformen Anwendung findet, sofern die Strecke der betreffenden Linie nicht mehr als 50 km beträgt.

37 Zweitens ist festzuhalten, dass die Verordnung Nr. 1073/2009 in ihrem Art. 2 Nr. 5 wie auch schon Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 684/1992 eine Definition des „Werkverkehrs“ enthält, nach der ein solcher bei einem nicht kommerziellen Verkehrsdienst ohne Erwerbszweck unter der Bedingung vorliegt, dass es sich zum einen bei der Beförderungstätigkeit lediglich um eine Nebentätigkeit der sie durchführenden natürlichen oder juristischen Person handelt. Zum anderen sieht diese Definition vor,

dass die Fahrzeuge Eigentum dieser Person sein, im Rahmen eines Abzahlungsgeschäfts gekauft werden oder Gegenstand eines Langzeitleasing-Vertrags sein müssen, und dass sie von einem Angehörigen des Personals der natürlichen oder juristischen Person oder von der Person selbst oder von Personal geführt werden müssen, das bei dem Unternehmen beschäftigt ist oder ihm im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt wurde.

38 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass zum einen die im Ausgangsverfahren fragliche Beförderung die für eine Einstufung als „Sonderform des Linienverkehrs“ erforderlichen Voraussetzungen zu erfüllen scheint.

39 Die besagte Beförderung erfolgt an Werktagen dreimal täglich hin und zurück, was den drei täglichen Arbeitsschichten der Casa Noastră entspricht. Da nach den dem Gerichtshof zur Verfügung stehenden Sachverhaltselementen die Beförderung zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte der Arbeitnehmer dieses Unternehmens zwischen den Orten Pielești und Braneț durchgeführt wird, ist die betreffende Strecke im Sinne des Art. 2 Nr. 2 der Verordnung Nr. 1073/2009 „bestimmt“, wobei die Arbeitnehmer an vorher festgelegten Orten aufgenommen und abgesetzt werden. Im Übrigen richtet sich der im Ausgangsverfahren gegenständliche Verkehr nur an eine genau abgegrenzte Gruppe von Fahrgästen, und zwar die Arbeitnehmer des betreffenden Unternehmens, unter Ausschluss anderer Fahrgäste.

40 Zum anderen erfüllt die im Ausgangsverfahren fragliche Beförderung auch die in Art. 2 Nr. 5 der Verordnung Nr. 1073/2009 festgelegten Anforderungen an einen „Werkverkehr“.

41 Nach der dem Gerichtshof vorliegenden Sachverhaltsdarstellung wird der betreffende Beförderungsdienst für die Beschäftigten der Casa Noastră nämlich weder zu Erwerbszwecken noch zu kommerziellen Zwecken geleistet. Das vorlegende Gericht verweist außerdem darauf, dass für diesen Dienst kein Entgelt verlangt werde. Im Übrigen besteht die hauptsächliche Tätigkeit dieser Gesellschaft nicht in der Personenbeförderung, sondern in der Herstellung und im Vertrieb von Fenstern und Türen aus PVC, wobei die Beförderung der Arbeitnehmer für sie nur eine Nebentätigkeit darstellt. Schließlich stehen die verwendeten Fahrzeuge im Eigentum der Casa Noastră und werden außerdem von den eigenen Angestellten dieses Unternehmens gelenkt.

42 Wie in Rn. 36 des vorliegenden Urteils festgestellt, ist die in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene Ausnahmebestimmung auf den Linienverkehr einschließlich dessen Sonderformen anwendbar. Folglich zielt diese Ausnahme *a priori* nicht auf den Werkverkehr ab.

43 Allerdings ist zu bemerken, dass sich die Kategorie des Linienverkehrs einschließlich dessen Sonderformen und die Kategorie des Werkverkehrs nicht gegenseitig ausschließen. Ein Werkverkehr kann in Gestalt einer Sonderform des Linienverkehrs oder eines Gelegenheitsverkehrs durchgeführt werden, wobei Letzterer in Art. 2 Nr. 4 der Verordnung Nr. 1073/2009 als Verkehrsdienst definiert ist, der nicht der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs, einschließlich der Sonderformen des Linienverkehrs, entspricht und dessen Hauptmerkmal die Beförderung vorab gebildeter Fahrgastgruppen auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmers selbst ist.

44 Nach dem Wortlaut der Verordnungen Nr. 561/2006 und Nr. 1073/2009 spricht nichts gegen diese Auslegung. Grundsätzlich kann der Beförderungsverkehr, wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen vorgebracht hat, in zwei Kategorien unterteilt werden, nämlich zum einen die gegenüber Dritten erbrachten Verkehrsleistungen und zum anderen den Werkverkehr.

45 Die erste dieser beiden Kategorien kann mehrere Formen annehmen, nämlich als Linienverkehr, als Sonderform des Linienverkehrs oder als Gelegenheitsverkehr.

46 Auch der Werkverkehr kann die Gestalt eines Linienverkehrs oder Gelegenheitsverkehrs annehmen, wenn er die von der Verordnung Nr. 1073/2009 normierten Voraussetzungen erfüllt. Der Linienverkehr hingegen kommt hier nicht in Betracht, da er *per definitionem* allen Fahrgästen zugänglich ist.

47 Diese Auslegung wird auch durch den Umstand gestützt, dass sowohl die Verordnung Nr. 684/92 als auch die Verordnung Nr. 1073/2009 Sonderformen des Linienverkehrs in ihren Anwendungsbereich einbeziehen, wie bereits in Rn. 35 des vorliegenden Urteils festgestellt worden ist, nämlich die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnort und Arbeitsstätte. Außerdem erfasst die Definition in Art. 2 Nr. 1.2 der Verordnung Nr. 684/92 die Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen „unabhängig davon, wer Veranstalter der Fahrten ist“.

48 Im Übrigen wird diese Auslegung auch durch den Umstand bestätigt, dass der Werkverkehr in der Verordnung Nr. 1073/2009, die gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt festlegt, im Allgemeinen weniger strengen Regeln unterliegt als jenen, die auf den Linienverkehr einschließlich dessen Sonderformen Anwendung finden. Letzterer darf nämlich nur nach Genehmigung durchgeführt werden, während für Beförderungen im Werkverkehr nur eine Bescheinigungsregelung gilt und diese nicht genehmigungspflichtig sind. Folglich ist es nicht erforderlich, eine Bescheinigung im Hinblick auf die Ausübungsmodalitäten der Beförderung zu erlangen, weil die Bescheinigung über den Werkverkehr sämtliche Ausübungsmodalitäten der Beförderung abdeckt, ohne dass eine spezifische Bestimmung nach der betreffenden Kategorie von Beförderungsleistungen notwendig wäre.

49 Der einzige Unterschied zwischen einer Sonderform des Linienverkehrs für Dritte und derselben Beförderung im Rahmen eines Werkverkehrs besteht folglich in der Eigenschaft des Veranstalters der Beförderung. Dieser Unterschied kann jedoch keinen Ausschluss von im Rahmen eines Werkverkehrs durchgeführten Sonderformen des Linienverkehrs vom Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmebestimmung rechtfertigen.

50 Diese Auslegung beeinträchtigt auch die von der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgten Ziele nicht. Mit dieser Verordnung sollen, wie in Rn. 28 des vorliegenden Urteils erwähnt, die Wettbewerbsbedingungen zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, angeglichen sowie die Arbeitsbedingungen in diesem Gewerbe und die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden. Nun stellt eine im Rahmen eines Werkverkehrs vorgenommene Sonderform des Linienverkehrs keinen unlauteren Wettbewerb zulasten anderer – Dritten angebotener – Beförderungsarten dar, da nur die Arbeitnehmer des diese Beförderung anbietenden Unternehmens sie in Anspruch nehmen können. Im Übrigen würde im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Straßenverkehrssicherheit nichts eine Unterscheidung zwischen einem Fahrer, der Sonderformen des Linienverkehrs für Dritte auf Strecken von weniger als 50 km vornimmt, und einem Fahrer, der Sonderformen des Linienverkehrs im Rahmen eines Werkverkehrs auf denselben Strecken durchführt, rechtfertigen.

51 Nach alledem sind Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 und Art. 2 Nr. 3 der Verordnung Nr. 1073/2009 dahin auszulegen, dass der von einem Arbeitgeber eingerichtete Beförderungsverkehr zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte seiner Arbeitnehmer, dessen Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, in den Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmebestimmung fällt, nach der diese Verordnung nicht für einen derartigen Beförderungsverkehr gilt.

Kosten

52 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zehnte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 3 Buchst. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und Art. 2 Nr. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind dahin auszulegen, dass der von einem Arbeitgeber eingerichtete Beförderungsverkehr zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte seiner Arbeitnehmer, dessen Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt, in den Anwendungsbereich der in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmebestimmung fällt, nach der diese Verordnung nicht für einen derartigen Beförderungsverkehr gilt.

Unterschriften