URTEIL DES GERICHTSHOFES (Erste Kammer)
30. April 1998 *

In der Rechtssache C-47/97

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EG-Vertrag vom Richmond Magistrates Court (Vereinigtes Königreich) in dem bei diesem anhängigen Strafverfahren gegen

E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd und **D. J. Ferne**

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung 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. L 74, S. 1) und des Artikels 4 Nummer 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1)

erläßt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Wathelet sowie der Richter P. Jann (Berichterstatter) und L. Sevón,

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: L. Hewlett, Verwaltungsrätin

* Verfahrenssprache: Englisch.

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd und von Herrn Ferne, vertreten durch Barrister Christopher Hough, beauftragt von Wedlake Saint, Solicitors,

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, als Bevollmächtigten im Beistand von Barrister Sara Masters,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Frank Benyon, Rechtsberater, und Laura Pignataro, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd und von Herrn Ferne, der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission in der Sitzung vom 4. Dezember 1997,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 29. Januar 1998,

folgendes

Urteil

1 Der Richmond Magistrates Court hat mit Beschluß vom 3. September 1996, beim Gerichtshof eingegangen am 6. Februar 1997, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag vier Fragen nach der Auslegung 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. L 74, S. 1) und des Artikels 4 Nummer 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in einem Strafverfahren gegen die E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (im folgenden: Firma Clarke) und Herrn Ferne wegen Verstoßes gegen die Pflicht, ein Kontrollgerät gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 8) zu benutzen. Artikel 3 Absatz 1 bestimmt:

„Das Kontrollgerät muß bei Fahrzeugen eingebaut und benutzt werden, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind; ausgenommen sind die in Artikel 4 und in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge."

3 Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3821/85 bestimmt:

„Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang gut geordnet auf; es händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus. Die Schaublätter sind jedem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen."

4 Artikel 15 Absatz 7 dieser Verordnung sieht vor:

„Der Fahrer muß den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit das Schaublatt für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, vorlegen können."

5 In Artikel 1 der Verordnung Nr. 3820/85 heißt es:

„Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

...

7. ‚Personenlinienverkehr': innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderungen entsprechend der Definition in Artikel 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [ABl. 1966, Nr. 147, S. 2688]."

6 Artikel 4 derselben Verordnung sieht u. a. vor:

„Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen mit

...

3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;

..."

7 Da die Verordnung Nr. 177/66 durch Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung Nr. 684/92 aufgehoben wurde, bestimmt Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung Nr. 684/92:

„Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung."

8 Artikel 2 der Verordnung Nr. 684/92 sieht u. a. vor:

„Im Sinne dieser Verordnung gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

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.

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;

d) der Nahverkehr im Grenzgebiet.

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

...

2. Pendelverkehr

2.1. Pendelverkehr ist der Verkehrsdienst, bei dem vorab gebildete Gruppen von Fahrgästen bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsgebiet zu demselben Zielgebiet befördert werden. Diese Gruppen, die aus Fahrgästen bestehen, die die Hinfahrt zurückgelegt haben, werden bei einer späteren Fahrt zum Ausgangsort zurückgebracht. Unter Ausgangsgebiet und Zielgebiet sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie die in einem Umkreis von 50 km gelegenen Orte zu verstehen.

Gruppen können außerhalb des Ausgangsgebiets und des Zielgebiets an höchstens drei verschiedenen Stellen aufgenommen beziehungsweise abgesetzt werden.

Das Ausgangsgebiet oder das Zielgebiet und die zusätzlichen Aufnahme- und Absetzpunkte können sich im Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten befinden.

...

2.3. Im Sinne dieser Nummer 2 ist unter einer vorab gebildeten Fahrgastgruppe eine Gruppe zu verstehen, für die eine nach den Vorschriften des Niederlassungsstaats verantwortliche Stelle bzw. Person den Abschluß des Vertrages oder die Sammelbegleichung der Leistung übernommen hat oder alle Buchungen und die Zahlungen vor der Abfahrt erhalten hat.

3. Gelegenheitsverkehr

3.1. Gelegenheitsverkehr ist der Verkehrsdienst, der weder der Begriffsbestimmung des Linienverkehrs noch der des Pendelverkehrs entspricht.

Er umfaßt

a) ...

b) Verkehrsdienste

— für vorab gebildete Fahrgastgruppen, bei denen die Fahrgäste im Verlauf derselben Reise nicht zum Ausgangsort zurückgebracht werden, und

— bei denen im Fall eines Aufenthalts am Zielort auch die Unterbringung oder sonstige touristische Dienstleistungen angeboten werden, die keine Nebenleistung der Beförderung oder der Unterbringung sind;

...“

9 Herr Ferne war als Busfahrer bei der Firma Clarke mit Sitz in Sydenham in der Nähe von London beschäftigt, deren Haupttätigkeit der Betrieb von Reisebussen ist. Im Januar 1995 nahm ein Reiseveranstalter die Bewerbung der Firma Clarke für eine Beförderung von Touristen zwischen Flughäfen, Bahnhöfen, Hotels und Sehenswürdigkeiten an.

10 Am 9. Juli 1995 fuhr Herr Ferne einen der Firma Clarke gehörenden Bus, um eine Reisegruppe bei einem Hotel in London aufzunehmen und zum Flughafen zu bringen. Am Flughafen nahm er eine andere Reisegruppe auf, die er auf dem Weg über Hampton Court, eine Sehenswürdigkeit für Touristen, zu einem anderen Hotel in London brachte. Jede Teilstrecke der Fahrt war kürzer als 50 km, während die Gesamtfahrt mehr als 50 km betrug.

11 Bei einer Kontrolle während der zweiten Fahrt konnte Herr Ferne nicht die den Anforderungen der Artikel 13 bis 15 der Verordnung Nr. 3821/85 entsprechenden Schaublätter des Fahrtenschreibers vorlegen, so daß gegen die Firma Clarke ein Verfahren wegen Verstoßes gegen Artikel 97 des Road Traffic Act eingeleitet wurde. Im Verlauf dieses Verfahrens machte die Firma Clarke geltend, sie sei gemäß der Ausnahme des Artikels 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht zu Aufzeichnungen durch einen Fahrtenschreiber verpflichtet gewesen.

12 Vor dem vorlegenden Gericht wandte sich das Vehicle Inspectorate gegen die Auslegung, daß die Beförderung, um die es im Ausgangsverfahren gehe, zu den „Sonderformen des Linienverkehrs" im Sinne von Artikel 2 Nummer 1.2 der Verordnung Nr. 684/92 gehöre. Diese Beförderung gehöre im Gegenteil zur Kategorie des „Gelegenheitsverkehrs" im Sinne von Artikel 2 Nummer 3.1 Buchstabe b dieser Verordnung. Sie falle daher nicht unter die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 3821/85 vorgesehene Ausnahme.

13 Der Richmond Magistrates Court hat unter diesen Umständen beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Sind Gruppen von Fahrgästen, die auf einer einfachen Fahrt zwischen einem Flughafen und — gelegentlich auf dem Weg über eine Sehenswürdigkeit für Touristen — einem Hotel befördert werden, „bestimmte Gruppen von Fahrgästen" im Sinne von Artikel 2 Nummer 1.2 der Verordnung Nr. 684/92?

2. Falls Frage 1 bejaht wird: Ist Artikel 2 Nummer 1.2 dahin auszulegen, daß die Beförderung dieser Fahrgäste auf dieser Fahrt, wobei

   a) jede einzelne Gruppe von einem bestimmten Ausgangspunkt aufgenommen und an einem Zielpunkt abgesetzt wird (was gelegentlich den Besuch einer Sehenswürdigkeit für Touristen als Teil dieser Fahrt einschließt),

b) die gleiche oder eine ähnliche Fahrt bei einer Reihe von Gelegenheiten gemäß einer Gruppenreservierung durch einen Reiseveranstalter wiederholt wird,

c) die einzuschlagende genaue Fahrtstrecke vorab nicht festgelegt ist,

eine „Sonderform des Linienverkehrs" im Sinne dieses Artikels ist?

3. Falls Frage 2 bejaht wird: Ist Artikel 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 dahin auszulegen, daß die Länge der „Linienstrecke" zu berechnen ist unter Bezugnahme auf

a) jede einzelne Teilstrecke der Fahrt des Fahrers im Laufe des Tages oder

b) die Summe dieser Teilstrecken?

4. Falls Frage 2 verneint wird: Ist Artikel 2 Nummer 3 der Verordnung Nr. 684/92 dahin auszulegen, daß die Beförderung derartiger Fahrgäste unter derartigen Umständen „Gelegenheitsverkehr" im Sinne dieses Artikels ist?

Zur ersten und zur zweiten Frage

14 Aus dem Vorlagebeschluß geht hervor, daß das nationale Gericht mit seiner ersten und seiner zweiten Frage, die zusammen zu prüfen sind, im wesentlichen wissen möchte, ob im Hinblick auf die in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3821/85 vorgesehene Ausnahme eine gemäß einer Gruppenreservierung durch einen Reiseveranstalter wiederholt vorgenommene Beförderung von Fahrgästen auf einer einfachen Fahrt zwischen einem Flughafen und einem Hotel, bei der gelegentlich ein

Zwischenstopp bei einer Sehenswürdigkeit für Touristen gemacht wird und deren genaue Strecke nicht vorab festgelegt ist, Linienverkehr im Sinne von Artikel 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 ist.

15 Die Definition des Linienverkehrs ergibt sich gemäß Artikel 1 Nummer 7 der Verordnung Nr. 3820/85 und Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung Nr. 684/92 aus Artikel 2 Nummer 1 der letztgenannten Verordnung.

16 Diese Vorschrift unterscheidet zwischen Linienverkehr und 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. Folglich ist zu prüfen, ob ein Beförderungsdienst wie der, um den es im Ausgangsverfahren geht, diese Voraussetzungen erfüllt.

17 Erstens verlangt die Voraussetzung „regelmäßige Beförderung" im Sinne der Verordnung Nr. 684/92, daß die Zahl der Fahrten genau festgelegt ist und daß die Fahrten mit einer gewissen Regelmäßigkeit stattfinden. Das Vorhandensein eines Fahrplans, der den potentiellen Benutzern des Verkehrsdienstes zur Verfügung gestellt wird, bedeutet, daß eine regelmäßige Beförderung gegeben ist.

18 Aus dem Vorlagebeschluß geht hervor, daß die Beförderung, um die es im Ausgangsverfahren geht, entsprechend den Bedürfnissen der Reiseveranstalter organisiert wird. Die Fahrten finden daher nicht regelmäßig statt, und ihre Zahl ist vom Verkehrsunternehmer nicht im voraus festgelegt, sondern hängt von den Reservierungen der Kunden ab.

19 Zweitens ist unter einer „bestimmten Verkehrsverbindung" im Sinne der Verordnung Nr. 684/92 ein genau festgelegte Strecke zu verstehen. Diese Voraussetzung ist im Zusammenhang mit der Voraussetzung vorher festgelegter Haltestellen zu sehen. Insoweit reicht nicht aus, daß Ausgangs- und Zielpunkt im voraus bekannt sind, sondern es muß auch, wie sich aus dem Wortlaut des Artikels 2 Nummer 1.1 der Verordnung Nr. 684/92 ergibt, auf der Strecke Haltestellen geben, an denen

Fahrgäste aufgenommen und andere abgesetzt werden können. Daraus folgt, daß es den Betroffenen möglich sein muß, die benutzte Strecke und die Haltepunkte zu kennen.

20 Nach dem Vorlagebeschluß ist aber die Strecke, die der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Beförderungsdienst benutzt, nur sehr allgemein bestimmt. Ferner sind der Ausgangs- und der Zielpunkt veränderlich, und es gibt keine Zwischenhaltestelle. Ein gelegentlicher Halt der Reisebusse, um die es im Ausgangsverfahren geht, bei einer Sehenswürdigkeit für Touristen kann nicht als Haltestelle im Sinne der Verordnung Nr. 684/92 angesehen werden. Es ist nämlich nicht vorgesehen, daß neue Fahrgäste aufgenommen werden oder daß Fahrgäste aussteigen, um ihre Reise an diesen Orten zu beenden.

21 Schließlich sind unter dem Begriff „bestimmte Gruppe von Fahrgästen" im Sinne der Verordnung Nr. 684/92 Fahrgäste zu verstehen, die den gleichen Status haben. Diese Auslegung ergibt sich aus den Beispielen in Artikel 2 Nummer 1.2 der Verordnung Nr. 684/92, der insbesondere Arbeitnehmer, Schüler und Studenten sowie Angehörige der Streitkräfte nennt.

22 Eine nur vorab gebildete Gruppe von Fahrgästen reicht dagegen hierfür nicht aus. Bei einer solchen Gruppe kommt vielmehr Pendelverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung Nr. 684/92 in Betracht.

23 Im Ausgangsrechtsstreit wird die Beförderung jeweils für eine andere Gruppe von Fahrgästen durchgeführt, deren einzige Gemeinsamkeit darin besteht, daß sie eine Reise bei demselben Veranstalter gebucht haben. Solche Fahrgäste gehören folglich nicht zu derselben, bestimmten Gruppe.

24 Demnach ist auf die erste und die zweite Frage zu antworten, daß eine gemäß einer Gruppenreservierung durch einen Reiseveranstalter wiederholt vorgenommene Beförderung von Fahrgästen auf einer einfachen Fahrt zwischen einem Flughafen und einem Hotel, bei der gelegentlich ein Zwischenstopp bei einer Sehenswürdigkeit für Touristen gemacht wird und deren genaue Strecke nicht vorab festgelegt ist, kein Linienverkehr im Sinne von Artikel 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 ist.

Zur dritten Frage

25 Da die dritte Frage nur für den Fall einer Bejahung der zweiten Frage gestellt worden ist, ist sie nicht zu beantworten.

Zur vierten Frage

26 Mit seiner vierten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine Beförderung von Fahrgästen, wie sie im Ausgangsverfahren in Rede steht, Gelegenheitsverkehr im Sinne des Artikels 2 Nummer 3 der Verordnung Nr. 684/92 ist.

27 Da die Ausnahme des Artikels 4 Nummer 3 der Verordnung Nr. 3820/85 nur für den Linienverkehr, nicht jedoch für den Gelegenheitsverkehr gilt, ist diese Frage nicht zu beantworten.

Kosten

28 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

auf die ihm vom Richmond Magistrates Court mit Beschluß vom 3. September 1996 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Eine gemäß einer Gruppenreservierung durch einen Reiseveranstalter wiederholt vorgenommene Beförderung von Fahrgästen auf einer einfachen Fahrt zwischen einem Flughafen und einem Hotel, bei der gelegentlich ein Zwischenstopp bei einer Sehenswürdigkeit für Touristen gemacht wird und deren genaue Strecke nicht vorab festgelegt ist, ist kein Linienverkehr im Sinne von Artikel 4 Nummer 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Wathelet Jann Sevón

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 30. April 1998.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Ersten Kammer

M. Wathelet