Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Sechste Kammer)

3. Oktober 2013*

„Straßenverkehr — Verordnung (EG) Nr. 561/2006 — Pflicht, einen Fahrtenschreiber zu benutzen — Ausnahmen für nichtgewerbliche Güterbeförderungen — Begriff — Güterbeförderung durch eine Privatperson im Rahmen ihrer Freizeitbeschäftigung als Rallyefahrer auf Amateurniveau, die teilweise durch Sponsorenbeiträge Dritter finanziert wird“

In der Rechtssache C-317/12

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen gemäß Art. 267 AEUV, eingereicht vom Svea hovrätt (Schweden) mit Entscheidung vom 11. Juni 2012, beim Gerichtshof eingegangen am 2. Juli 2012, in dem Strafverfahren gegen

Daniel Lundberg

erlässt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin M. Berger (Berichterstatterin) sowie der Richter E. Levits und J.-J. Kasel,

Generalanwalt: P. Cruz Villalón,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der niederländischen Regierung, vertreten durch J. Langer und C. Wissels als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch J. Hottiaux und K. Simonsson als Bevollmächtigte,

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

folgendes

* Verfahrenssprache: Schwedisch.

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung des Begriffs „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ im Sinne von Art. 3 Buchst. h 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. L 102, S. 1).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Strafverfahrens gegen Herrn Lundberg wegen Verstoßes gegen die Pflicht zum Einbau und zur Verwendung eines zugelassenen Fahrtenschreibers in einem Lastkraftwagen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

3 Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 8) in der durch die Verordnung Nr. 561/2006 geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 3821/85) sieht vor:

„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 3 der Verordnung … Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge …“

4 Nach dem 17. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 561/2006, die mit Wirkung vom 11. April 2007 die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1) aufgehoben und ersetzt hat, sollen mit dieser Verordnung die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert werden.

5 Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen.“

6 Art. 3 dieser Verordnung sieht vor:

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

…

h) Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;

…“

Schwedisches Recht

7 Nach Kapitel 9 § 5 Nr. 2 der Verordnung (2004:865) über Lenk- und Ruhezeiten sowie das Kontrollgerät u. a. (Förordning [2004:865] om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) wird ein Fahrer, der vorsätzlich oder fahrlässig gegen Art. 3 Abs. 1 der Verordnung Nr. 3821/85 verstößt, mit einer Geldbuße belegt.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

8 Herr Lundberg, der als selbständiger Berater im Bereich der Straßenverkehrssicherheit tätig ist, nimmt in seiner Freizeit an Automobilrallyes auf Amateurniveau teil. Diese Freizeitbeschäftigung wird zum Teil durch Vergütungen von Unternehmen (Sponsoring) von bis zu mehreren Hunderttausend schwedischen Kronen im Jahr finanziert. Zudem investiert Herr Lundberg selbst mindestens ebenso viel Geld in diesen Sport und wird auch von Verwandten und Freunden finanziell unterstützt.

9 Am 6. April 2011 lenkte Herr Lundberg einen ihm gehörenden, in Schweden zugelassenen Lastkraftwagen, an den ein Anhänger angekuppelt war, auf dem sich sein Rallyefahrzeug befand, auf der Strecke nach Vimmerby (Schweden), wo er das Fahrzeug auf einer Messe ausstellen wollte. Das Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination betrug mehr als 3,5 t, überstieg jedoch nicht 7,5 t.

10 Die Teilnahmekosten an dieser Messe wurden ebenfalls teilweise von Sponsoren bestritten. Herr Lundberg pflegt an solchen Messen etwa dreimal im Jahr teilzunehmen.

11 Da der Lastkraftwagen nicht über einen Fahrtenschreiber verfügte, wurde gegen Herrn Lundberg Anklage wegen eines Verstoßes gegen Art. 3 der Verordnung Nr. 3821/85 erhoben, weil er als Fahrer eines Lastkraftwagens diesen nicht mit einem zugelassenen Kontrollgerät ausgestattet habe.

12 Mit Urteil vom 13. Oktober 2011 sprach das Nyköpings tingsrätt (Gericht erster Instanz Nyköping) Herrn Lundberg frei, wobei es dessen Argumentation folgte, dass die fragliche Beförderung als nichtgewerbliche Güterbeförderung im Sinne der Bestimmungen des Art. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 angesehen werden könne.

13 Die Staatsanwaltschaft legte gegen dieses Urteil Rechtsmittel beim Svea hovrätt (Berufungsgericht) ein, das die entscheidende Frage in dem bei ihm anhängigen Rechtsstreit darin sieht, ob für die in Rede stehende Beförderung in Anbetracht dessen, dass es sich bei ihr um eine „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ im Sinne von Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 gehandelt haben könnte, die Pflicht zur Benutzung eines zugelassenen Fahrtenschreibers bestand.

14 Da dieser Begriff weder im Unionsrecht definiert ist noch Rechtsprechung des Gerichtshofs zu ihm existiert und da eine einheitliche Auslegung und Anwendung dieses Begriffs in der Praxis erforderlich ist, hat das Svea hovrätt beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist der Begriff „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass er eine Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson im Rahmen ihrer Liebhabertätigkeit durchführt, die jedoch zum Teil durch finanzielle Beiträge (Sponsoring) von außenstehenden Personen oder Unternehmen finanziert wird?

2. Ist es für die Beurteilung, ob eine „nichtgewerbliche“ Beförderung vorliegt, von Bedeutung,

   a) dass der Fahrer ausschließlich Beförderungen für eigene Rechnung durchführt;

   b) dass keine Vergütung für die Beförderung als solche geleistet wird;

c) wie hoch die finanziellen Beiträge sind und/oder wie hoch ihr Anteil am Gesamtumsatz der Liebhabertätigkeit ist?

Zu den Vorlagefragen

15 Mit seinen beiden Fragen, die gemeinsam zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob der Begriff „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass er die Beförderung von Gütern erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, wenn diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert wird und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird.

16 Zunächst ist festzustellen, dass die Verordnung Nr. 561/2006 eine Definition weder dieses noch ähnlicher darin vorkommender Begriffe enthält, wie etwa „nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe“ (Art. 3 Buchst. d der Verordnung), „Nutzfahrzeuge, die … zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden“ (Art. 3 Buchst. i der Verordnung) oder „Fahrzeuge mit 10 bis 17 Sitzen, die ausschließlich zur nichtgewerblichen Personenbeförderung verwendet werden“ (Art. 13 Abs. 1 Buchst. i der Verordnung).

17 Zudem hat der Gerichtshof zwar bei mehreren Gelegenheiten andere Ausnahmen von der Pflicht zum Einbau und zur Benutzung eines Fahrtenschreibers ausgelegt, sich jedoch noch nicht zur Auslegung des Begriffs geäußert, um den es im Ausgangsrechtsstreit geht.

18 In Ermangelung einer Definition des Begriffs „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ sind seine Bedeutung und Tragweite nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs unter Berücksichtigung des allgemeinen Zusammenhangs, in dem er verwendet wird, und im Einklang mit dem Sinn, den er nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch hat, zu bestimmen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 4. Mai 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Slg. 2006, I-4089, Randnr. 17 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 13. Dezember 2012, BLV Wohn- und Gewerbebau, C-395/11, Randnr. 25).

19 Außerdem sind bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (Urteil vom 29. Januar 2009, Petrosian, C-19/08, Slg. 2009, I-495, Randnr. 34 und die dort angeführte Rechtsprechung).

20 Zu den Vorschriften, die Ausnahmen von der Benutzung eines Fahrtenschreibers vorsehen, hat der Gerichtshof entschieden, dass eine derartige Ausnahme nicht in einer Weise ausgelegt werden kann, die ihre Wirkung über das zum Schutz der Interessen, die sie gewährleisten soll, Erforderliche hinaus ausdehnt. Außerdem ist die Tragweite der Ausnahmen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der fraglichen Regelung zu bestimmen (vgl. Urteile vom 25. Juni 1992, British Gas, C-116/91, Slg. 1992, I-4071, Randnr. 12, vom 21. März 1996, Goupil, C-39/95, Slg. 1996, I-1601, Randnr. 8, sowie Mrozek und Jäger, C-335/94, Slg. 1996, I-1573, Randnr. 9, vom 17. März 2005, Raemdonck und Raemdonck-Janssens, C-128/04, Slg. 2005, I-2445, Randnr. 19, sowie vom 28. Juli 2011, Seeger, C-554/09, Slg. 2011, I-7131, Randnr. 33).

21 Im Licht dieser Grundsätze sind die Fragen des vorlegenden Gerichts, in ihrer in Randnr. 15 des vorliegenden Urteils umformulierten Form, zu beantworten.

22 Nach Ansicht der Europäischen Kommission ist die in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene Ausnahme dahin auszulegen, dass sie die von einer Privatperson im Rahmen ihrer Freizeitbeschäftigung durchgeführte und teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanzierte Güterbeförderung erfasse, so dass das für eine solche Beförderung verwendete Fahrzeug nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet zu sein brauche.

23 Es ist festzustellen, dass diese Auslegung sowohl durch den gewöhnlichen Wortsinn des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Begriffs als auch durch den allgemeinen Zusammenhang, in dem er steht, und die mit der Verordnung Nr. 561/2006, zu der er gehört, verfolgten Ziele gestützt wird.

24 Was erstens den gewöhnlichen Wortsinn des Begriffs „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ betrifft, so handelt es sich um eine solche Beförderung, wenn kein Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit besteht, d. h., wenn die Beförderung nicht durchgeführt wird, um damit Einnahmen zu erzielen. Nach allgemeinem Verständnis erfasst daher die nichtgewerbliche Güterbeförderung u. a. die Beförderung von Gütern, die eine Privatperson außerhalb ihrer beruflichen Tätigkeit im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt.

25 Was zweitens den allgemeinen Zusammenhang angeht, in dem Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 steht, so ist zunächst festzustellen, dass mit dieser Verordnung nach ihrem 17. Erwägungsgrund u. a „die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer verbessert werden“ sollen.

26 Des Weiteren werden durch diese Verordnung nach ihrem Art. 1 Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern; ferner soll sie zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beitragen.

27 Schließlich wird in Art. 4 Buchst. c der Verordnung Nr. 561/2006 der Begriff „Fahrer“ definiert als „jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil [ihrer] Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können“.

28 Aus den Randnrn. 24 bis 27 des vorliegenden Urteils ergibt sich, dass die Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 – wie die Kommission in ihren beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen zutreffend geltend gemacht hat – im Wesentlichen für Berufskraftfahrer gelten, nicht aber für Privatpersonen als Fahrer.

29 Die Formulierungen „die Bedingungen für den Wettbewerb … anzugleichen“, „die Arbeitsbedingungen … zu verbessern“, „die sozialen Bedingungen … für die … Arbeitnehmer verbessert werden“ und „Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes“ im 17. Erwägungsgrund und in Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 sowie der Ausdruck „als Bestandteil [ihrer] Pflichten“ in Art. 4 Buchst. c dieser Verordnung begründen somit die Annahme, dass diese Verordnung nicht für eine Person gilt, die – wie Herr Lundberg im vorliegenden Fall – nicht den Beruf eines Lastkraftwagenfahrers ausübt und keine Beförderungsdienstleistungen erbringt, sondern auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen seiner Freizeitbeschäftigung seinen eigenen, von ihm als Amateurrallyefahrer genutzten Sportwagen befördert und damit einen Transport wie den in Randnr. 15 des vorliegenden Urteils geschilderten durchführt.

30 Drittens sind bei der Auslegung der in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahme nicht nur deren Zweck, sondern auch die mit der Verordnung verfolgten Ziele zu beachten.

31 Was zum einen diese Ziele betrifft, genügt der Hinweis, dass mit der Verordnung, wie den Randnrn. 25 bis 28 des vorliegenden Urteils zu entnehmen ist, die Wettbewerbsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe angeglichen sowie die Arbeitsbedingungen in diesem Gewerbe und die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden sollen (vgl. u. a. Urteile Goupil, Randnr. 10, Mrozek und Jäger, Randnr. 11, Raemdonck und Raemdonck-Janssens, Randnr. 22, und Seeger, Randnr. 34) 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.

32 Was zum anderen den Zweck der Ausnahme in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 betrifft, wollte der Unionsgesetzgeber bestimmte Fahrzeuge und bestimmte Arten mit ihnen durchgeführter Beförderungen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausnehmen, so dass sie keine Anwendung auf die „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ mittels eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 t findet. Der Zweck dieser Ausnahme besteht somit darin, Güterbeförderungen, die Privatpersonen außerhalb jeder beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit durchführen, dem Geltungsbereich der Verordnung zu entziehen.

33 Mit den genannten Zielen stünde es nicht im Einklang, Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen, dass er eine Beförderung wie die in Randnr. 29 des vorliegenden Urteils beschriebene nicht erfasst.

34 Eine derartige Auslegung würde nämlich den Geltungsbereich der genannten Verordnung auf eine Kategorie von Fahrern ausdehnen, die private Beförderungen in ihrer Freizeit durchführen, und könnte damit die praktische Wirksamkeit der in Art. 3 Buchst. h der Verordnung vorgesehenen Ausnahme in Frage stellen.

35 Außerdem beeinträchtigt eine Beförderung wie die in Randnr. 29 des vorliegenden Urteils beschriebene nicht den Wettbewerb im Straßenverkehrsgewerbe, da es sich bei einem Fahrer wie dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden um eine Privatperson und nicht um einen Berufskraftfahrer handelt.

36 Aus diesem Grund kann die genannte Auslegung keinesfalls der Verwirklichung des mit der Verordnung Nr. 561/2006 verfolgten Ziels der Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßenverkehrsgewerbe zuwiderlaufen.

37 Da schließlich Beförderungen wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende wohl vergleichsweise selten vorkommen, dürfte eine Auslegung der fraglichen Ausnahme, wonach sie eine Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben.

38 Hinzuzufügen ist, dass bei einer solchen Auslegung der Umstand, dass für die Beförderung selbst keine Vergütung gezahlt wird, und die Höhe der finanziellen Unterstützungen, insbesondere angesichts des für diese Freizeitbeschäftigung verwendeten Budgets, für die Würdigung des Begriffs „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ keine Rolle spielen.

39 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass der Begriff „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ in Art. 3 Buchst. h der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass er die Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, wenn diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert wird und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird.

Kosten

40 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreits; 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 (Sechste Kammer) für Recht erkannt:

Der Begriff „nichtgewerbliche Güterbeförderung“ in Art. 3 Buchst. h 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 ist dahin auszulegen, dass er die Güterbeförderung erfasst, die eine Privatperson auf eigene Rechnung und ausschließlich im Rahmen einer Freizeitbeschäftigung durchführt, wenn diese teilweise durch finanzielle Beiträge Dritter finanziert wird und für die Beförderung keine Vergütung gezahlt wird.

Unterschriften