

# Anonymisierte Fassung

C-937/19 – 1

Rechtssache C-937/19

Vorabentscheidungsersuchen

**Eingangsdatum:**

23. Dezember 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Amtsgericht Köln (Deutschland)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

25. November 2019

**Betroffener:**

KA

**Beteiligte:**

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

Eingetragen in das Register des Gerichtshofes unter der Nr. <u>1138571</u>
Luxemburg, den <u>03.01.2020</u>
Fax/E-mail: _____ eingegangen am: <u>23.12.2019</u>
Der Kanzler, im Auftrag Maria Krausenböck Verwaltungsrätin

[OMISSIS]

**Amtsgericht Köln**

**Beschluss**

In dem Bußgeldverfahren

gegen KA,  
[OMISSIS]

wegen Ordnungswidrigkeit nach dem Kabotage-Recht

hat das Amtsgericht Köln  
[OMISSIS]

DE

am 25.11.2019 beschlossen:

Das Verfahren wird gemäß Artikel 267 a) AEUV dem Europäischen Gerichtshof zur Vorabentscheidung der nachfolgenden Frage vorgelegt:

Ist Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 dahin gehend auszulegen, dass eine grenzüberschreitende Beförderung im Sinne der genannten Vorschrift auch vorliegt, wenn diese Beförderung im Rahmen einer Beförderung gem. Artikel 1 Absatz 5 d) der VO (EG) Nr. 1072/2009 erfolgt?

Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs ausgesetzt. **[Or. 2]**

### **G r ü n d e:**

#### **I.**

Bei einer Straßenkontrolle am 10.07.2018 um 11:18 Uhr auf der B 2/166, [OMISSIS] 16303 Schwedt wurde die Beförderungseinheit mit dem amtlichen Kennzeichen (PL) ([OMISSIS]) kontrolliert. Halter des Fahrzeugs ist der Betroffene ([OMISSIS]), der Inhaber der KA-Firma, Polen, ist ([OMISSIS]). Diese Firma ist Inhaberin der Gemeinschaftslizenz Nr. ([OMISSIS]) und Frachtführerin am Tag [OMISSIS]).

Die Fahrzeugkombination hatte ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen.

Dabei wurde – wie vom Betroffenen nicht in Abrede gestellt wird – festgestellt, dass eine Kabotage-Beförderung durchgeführt wurde; es wurde nämlich Papier und Pappe in Form von insgesamt 19 Ballen eingelagerter Multidruck von der Beladestelle in Krostitz zur Entladestelle einer Firma in Schwedt, befördert. Diese Beförderung ist durch die entsprechenden Papiere (Lieferschein, Transportauftrag, Wiegeschein, [OMISSIS]) nachgewiesen.

Zum Nachweis einer vorherigen grenzüberschreitenden Beförderung gemäß Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nummer 1072/2009 wurde ausschließlich ein CMR-Frachtbrief vorgelegt ([OMISSIS]); aus diesem ergibt sich die Lieferung von Paletten durch die KA-Firma als Absender und Frachtführer an den Empfänger in Freital. Aus der Auskunft [eines Dritten] ([OMISSIS]) vom 20.03.2019 ergibt sich, dass der Betroffene Manager der Firma ist und diese über fünf Mitarbeiter verfügt. Es ergibt sich weiter als eingetragener Tätigkeitsbereich des Unternehmens: „ Wood, Furniture & Paper Manufacturing“.

Der Betroffene wurde in seiner Eigenschaft als Inhaber der KA-Firma durch das Bundesamt für Güterverkehr mit der Anhörung vom 09.10.2018 ([OMISSIS]) angehört.

Er äußerte sich wie folgt zur Sache:

Er erklärte zunächst, Betriebsinhaber zu sein. Weiterhin gab er an, dass seine Firma sich mit der Herstellung von Verpackungen aus Holz und dem Transport befasse.

Er verfüge insoweit über alle notwendigen Dokumente, die ihn zu grenzüberschreitenden Warentransporten berechtigten. Am Kontrolltag habe der kontrollierte LKW mit bei ihm hergestellten von einem Kunden in Deutschland gekauften Waren mit einem Frachtbrief (CMR) das Fabrikgelände verlassen. Nach seiner Auffassung berechtige dieser Werkverkehr gemäß Artikel 8 Abs. 6 der VO [Or. 3] (EG) Nr. 1072/2009 ebenfalls zur Kabotage. Er begründet dies mit einem Hinweis auf Artikel 1 Abs. 5 Buchstabe d und e der genannten Verordnung sowie § 1 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes. Dieser lautet:“ § 1 ... (2) Werkverkehr ist Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1.

Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instand gesetzt worden sein.

2.

Die Beförderung muss der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand vom Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dienen.

3.

Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden oder von Personal, das dem Unternehmen im Rahmen einer vertraglichen Verpflichtung zur Verfügung gestellt worden ist.

4.

Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.“

Er ist daher der Rechtsauffassung, dass er bei Vorliegen von Werkverkehr, welcher im vorliegenden Fall amtlich festgestellt worden sei, ohne irgendwelche Vorbedingungen die zulässige Anzahl von Kabotage-Beförderungen durchführen dürfe. Er sei sich keiner Schuld bewusst und sei fest davon überzeugt, nichts Unerlaubtes getan zu haben.

Mit Datum vom 30.10.2018 erließ das für die Ahndung zuständige Bundesamt für Güterverkehr einen Bußgeldbescheid in Höhe von 1.250,- € wegen fahrlässiger Verletzung der Vorschriften zur Kabotage-Beförderung ([OMISSIS]).

Dieser Beschluss wurde dem Betroffenen am 07.11.2018 zugestellt ([OMISSIS]) sein Einspruch datiert vom 15.11.2018 und ging am gleichen Tage bei der Behörde ein ([OMISSIS]).

Der Betroffene begründet den Einspruch ebenso, wie er sich bereits auf die Anhörung geäußert hatte. In der Hauptverhandlung erklärte er weiter, er sei mit eigener Ware gefahren und habe sie an den Käufer ausgeliefert; er verleihe die Artikel (z.B. Paletten) nicht. Es liege auch eine Ungleichbehandlung vor, denn wenn er gekaufte Ware befördere und in die Bundesrepublik einfahre, liege bei weiteren Beförderungen zulässiger Kabotageverkehr vor. **[Or. 4]**

Mit Schreiben vom 27. September 2017, welches in nicht amtlicher Übersetzung vorliegt ([OMISSIS]) hat das polnische Ministerium für Infrastruktur das Deutsche Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur angeschrieben und unter Hinweis auf die Bedürfnisse der Transparenz und Rechtssicherheit um Bearbeitung und Äußerung einer Ansicht im Anschluss an diese Angelegenheit gebeten, nachdem die Einzelheiten der hier verfahrensgegenständlichen Kontrolle erläutert worden waren. Eine Antwort ist nicht zur hiesigen Akte gelangt.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat unter Hinweis auf die Systematik des Artikel 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 eine vorherige grenzüberschreitende Beförderung im Werkverkehr als nicht ausreichend für eine erlaubte anschließende Kabotage-Beförderung in Deutschland angesehen.

Zur Begründung hatte es sich einmal darauf berufen, dass es sich sowohl bei den Regelungen zum Werkverkehr gemäß Artikel 1 Absatz 5 der EU der VO (EG) 1072/2009 als auch bei der Regelung des Kabotageverkehrs gemäß Artikel 8 der genannten Verordnung jeweils um Ausnahmeregelungen handle und um ein grundsätzliches Verbot, in anderen Staaten als dem Staat der Niederlassung des Transportunternehmers Gütertransport durchzuführen. Diese beiden Ausnahmeregelungen könnten nicht miteinander kombiniert werden in der Form, dass die Ausnahmeregelung zum Werkverkehr als ausreichend für die weitere Ausnahmeregelung zur Kabotage herangezogen werde. Das Bundesamt für Güterverkehr führt darüber hinaus auch praktische Gesichtspunkte an, nämlich den der Kontrollmöglichkeit: diese sei nicht gegeben im Hinblick auf die Einhaltung der Kabotagevorschriften, weil beim Werksverkehr grundsätzlich keine Dokumente wie in Artikel 8 Abs. 3 a) – g) der VO (EG) Nr. 1072/2009 aufgezählt mitgeführt werden müssten. Es verweist darauf, dass ein Transport im Rahmen des Werkverkehrs grundsätzlich von der Mitführungspflicht in Bezug auf bestimmte Dokumente befreit ist; so müsse keine Gemeinschaftslizenz vorliegen gemäß Artikel 1 Absatz 5 der VO (EG) Nummer 1072/2009, ebenso seien auch Lieferpapiere nicht erforderlich. Würde man nun beide Ausnahmemöglichkeit miteinander kombinieren, hätte dies zwangsläufig zur Folge, dass die bloße Behauptung im Werkverkehr unterwegs gewesen zu sein, bereits ausreichen müsste, um von erlaubten Kabotage-Beförderungen auszugehen.

Der vom EU-Gesetzgeber gewollten Kontrollmöglichkeit, die sich auf die Aufzählung und den inhaltlichen Anforderungen an die mitzuführenden Dokumente in Artikel 8 Absatz 3 a – b der VO (EG) Nummer 1072/2009 Absatz 3 Buchstabe a) bis g) ergibt, wäre daher de facto nicht mehr durchführbar. Denn es würde bei jeder Kontrolle der bloße Verweis auf die Durchführung von Werkverkehr genügen, der jedoch vor Ort nicht mehr kontrollierbar wäre. **[Or. 5]**

## II.

Das vorlegende Gericht [OMISSIS] ist nach den bisherigen Sachstand der Auffassung, dass es entscheidend auf die Frage ankommt, ob Güterverkehr im Sinne von Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe d (i) bis (v) der VO (EG) Nr. 1072/2009, der nach dem Eingangssatz der genannten Bestimmung in Artikel 1 Absatz 5 „von jeglichem Erfordernis einer Beförderungsgenehmigung ausgenommen“ ist und der nach Ansicht des vorlegenden Gerichts hier gegeben ist, gleichzeitig – neben der Befreiung von bestimmten Voraussetzungen gemäß Artikel 1 Absatz 5 der VO (EG) Nummer 1072/2009 – auch gemäß Artikel 8 zur Durchführung von Kabotage berechtigt; d. h., ob eine Beförderung im Güterverkehr gem. Artikel 1 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 1072/2009 von einem Mitgliedstaat in einen anderen Mitgliedstaat gleichzeitig eine grenzüberschreitende Beförderung im Sinne von Artikel 8 Absatz 2 Satz 1 der VO (EG) Nummer 1072/2009 ist.

Das erkennende Gericht hält die Klärung dieser Frage zum einen für entscheidungserheblich – wie ausgeführt; es hält sie zum anderen auch im Interesse einer einheitlichen Handhabung in den Mitgliedsländern der Europäischen Union für angezeigt, da sich aus der Anfrage des polnischen Ministeriums für Infrastruktur in der hier vorliegenden nicht amtlichen deutschen Übersetzung ([OMISSIS]) andeutet, dass diese Frage in verschiedenen Ländern der Europäischen Union möglicherweise unterschiedlich beantwortet wird.

Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Gleichbehandlung sämtlicher europäischer Bürger erscheint es daher angezeigt, eine europaweit einheitliche Beantwortung dieser Frage herbeizuführen.

Soweit ersichtlich, sind Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu dieser Frage noch nicht getroffen worden.

[OMISSIS]