

VORLÄUFIGE FASSUNG VOM 13/01/2020

Anonymisierte Fassung

Übersetzung C-906/19 – 1

Rechtssache C-906/19

Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

11. Dezember 2019

Vorlegendes Gericht:

Cour de cassation (Kassationsgerichtshof, Frankreich)

Datum der Vorlageentscheidung:

7. Mai 2019

Kassationsbeschwerdeführer:

FO

Kassationsbeschwerdegegnerin:

Ministère public

... [nicht übersetzt]

FRANZÖSISCHE REPUBLIK

IM NAMEN DES FRANZÖSISCHEN VOLKES

DER KASSATIONSGERICHTSHOF, STRAFKAMMER, hat in öffentlicher Sitzung ... [nicht übersetzt] vom 7. Mai 2019 folgendes Urteil erlassen:

... [nicht übersetzt]

Der Kassationsgerichtshof entscheidet über die Kassationsbeschwerde von

- FO

gegen das Urteil des Berufungsgerichts von VERSAILLES, 18. Kammer, vom 2. Mai 2018, mit dem FO wegen Verstoßes gegen die Vorschriften über die Arbeitsbedingungen bei der Beförderung im Straßenverkehr eine Geldstrafe in Höhe von 10 125 Euro auferlegt wurde.

... [nicht übersetzt]

Darstellung des Rechtsstreits

1. ... [nicht übersetzt] **[Or. 2]** ... [nicht übersetzt] [Bestimmungen betreffend die gerichtliche Vorladung]
2. Am 2. April 2013 führten Beamte der Abteilung für die Verhütung und Ahndung von Straßenverkehrsdelikten in Versailles eine Straßenverkehrskontrolle eines Busses des Omnibusunternehmens FO mit Sitz in Segenthal, Deutschland, durch.
3. Bei dieser Kontrolle forderten die Beamten den Fahrer auf, gemäß Art. 26 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 – im Folgenden: Verordnung Nr. 561/2006] einen Nachweis über seine Tätigkeit für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage zu erbringen. Sie stellten sodann fest, dass das Fahrzeug vom 5. bis 9. März und erneut vom 14. bis 16. März, d. h. [acht] Tage lang, gefahren sei, ohne dass die gemäß Art. 1 des zum Zeitpunkt der Ereignisse geltenden Dekrets Nr. 2006-3033 vom 10. März 2006 (Art. R. 3313-19 des Verkehrsgesetzbuchs) vorgeschriebene Fahrerkarte in den Tachografen (seit Inkrafttreten 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 (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr] [im Folgenden: Verordnung Nr. 165/2014] als Fahrtenschreiber bezeichnet), eingeschoben worden sei.

4. Aufgrund dieses Sachverhalts wurde FO, der Geschäftsführer des genannten Unternehmens, auf der Grundlage von Art. L. 3315-5 Abs. 1 des Verkehrsgesetzbuchs strafrechtlich verfolgt, weil in Versailles an den genannten Tagen [acht] Mal die Fahrerkarte nicht in den Fahrtenschreiber des Fahrzeugs eingeschoben worden sei.

5. Das Strafgericht von Versailles erklärte den Sachverhalt für erwiesen und verhängte gegen den Kassationsbeschwerdeführer eine Geldstrafe in Höhe von 10 125 Euro. Das Berufungsgericht von Versailles, das über die Berufung des Kassationsbeschwerdeführers und über die Anschlussberufung der Staatsanwaltschaft zu entscheiden hatte, bestätigte diese Entscheidung über Schuld und Strafe.

6. Vor dem Berufungsgericht wandte FO ein, dass die französischen Strafgerichte örtlich unzuständig seien, da zum einen die ihm vorgeworfenen Straftaten zwar in Frankreich festgestellt, aber in Deutschland begangen worden seien, da sich das Fahrzeug an den Tagen, hinsichtlich deren ihm vorgeworfen werde, nicht dafür gesorgt zu haben, dass die Fahrerkarte in das Kontrollgerät eingeschoben werde, in Deutschland befunden habe, und da zum anderen weder das französische Recht (wegen des strafrechtlichen

Territorialitätsgrundsatzes) noch das Unionsrecht, konkret Art. 2 der Verordnung Nr. 561/2006 (weil diese Bestimmung nicht auf die Verordnung Nr. 3821/85 verweise, die die Grundlage für die Einleitung des Strafverfahrens bilde), es den französischen Behörden, die die Straftaten festgestellt hätten, erlaubten, den Täter zu verfolgen, wenn diese Verstöße im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Union begangen worden seien. [Or. 3]

7. Die Richter verwarfen dieses Vorbringen und hielten insoweit fest, dass der bei der Straßenverkehrskontrolle festgestellte Sachverhalt unter Art. L. 3315-5 des Verkehrsgesetzbuchs falle, demzufolge die Durchführung von Straßentransporten mit einer nicht gesetzeskonformen oder nicht dem sie benutzenden Fahrer gehörenden Fahrerkarte oder ohne eine in den Fahrtenschreiber des Fahrzeugs eingeschobene Karte mit einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten und einer Geldstrafe von 3 750 Euro bedroht sei. Sie stellten fest, dass diese Bestimmung im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung Nr. 3821/85 erlassen worden sei.

8. Außerdem enthalte Art. 19 der Verordnung Nr. 561/2006 in Abs. 2 eine ausdrückliche Abweichung vom Territorialitätsgrundsatz des Strafverfahrens, die es einem Mitgliedstaat erlaube, Verstöße gegen diese Verordnung auch dann zu ahnden, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen worden seien, und da sich diese Ausnahme ausdrücklich auf „diese Verordnung“ beziehe, umfasse diese Bezugnahme Art. 19 Abs. 1, der seinerseits auf die Verordnung Nr. 3821/85 verweise.

9. Die Richter zogen daraus die Schlussfolgerung, dass die Verordnung Nr. 561/2006, die Vorrang gegenüber den nationalen Bestimmungen genieße, eine Abweichung vom Grundsatz der Territorialität des Strafverfahrens vorsehe, wobei diese Abweichung nicht nur für die Bestimmungen der Verordnung selbst, sondern auch für die von ihr bezeichneten Rechtsvorschriften, d. h. die Verordnung Nr. 3821/85, gelte.

10. Sie wiesen daher die vom Kassationsbeschwerdeführer erhobene Unzuständigkeitseinrede zurück.

11. FO legte gegen diese Entscheidung eine Kassationsbeschwerde ein. Er wiederholte im Wesentlichen das vor den ersten beiden Instanzen geltend gemachte Vorbringen und ersuchte den Kassationsgerichtshof, dem Gerichtshof der Europäischen Union eine Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen.

12. Ferner stellte er den Antrag, das Urteil des Berufungsgerichts von Versailles in einem weiteren Punkt aufzuheben. Das Berufungsgericht sei nicht auf sein Vorbringen eingegangen, dass er die ihm zur Last gelegten Handlungen nicht habe begehen können, weil die Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten nicht für Linienstrecken gälten, die nicht mehr als 50 km betrügen, und dass die Fahrer in diesem Fall vom Einschleppen der Fahrerkarte in den Fahrtenschreiber befreit seien. FO wies damit darauf hin, dass der Fahrtenschreiber in die Position „außer Betrieb“ geschaltet gewesen sei, und stellte klar, dass bei sämtlichen

Fahrten außerhalb des Geltungsbereichs der Lenk- und Ruhezeitvorschriften die Fahrerkarte nicht eingeschoben werden müsse.

13. Es könnte also zulässig sein, dass ein Kraftverkehrsunternehmen seine Fahrzeuge gemischt einsetzt, wobei die Fahrer, wenn sie für unter Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 fallende Beförderungen eingesetzt werden, den Fahrtenschreiber außer Betrieb setzen könnten und ihn dann für Beförderungen, die nicht unter diese Ausnahme fallen, reaktivieren könnten. **[Or. 4]**

14. Von dieser Annahme, die eine Auslegung des Unionsrechts enthält, kann indes nicht ohne weitere Erörterungen ausgegangen werden.

Einschlägige Rechtsvorschriften

15. Die Regelung der Beförderung im Straßenverkehr beruht auf zwei am 20. Dezember 1985 erlassenen Verordnungen und ihren Nachfolgebestimmungen.

16. Zum einen handelt es sich um die Verordnung Nr. 3821/85. Diese Verordnung wurde mehrfach geändert, bevor sie durch die Verordnung Nr. 165/2014 vom 4. Februar 2014 ersetzt wurde. Da die zuletzt genannte Verordnung nach den Ereignissen der vorliegenden Rechtssache erlassen wurde, ist sie auf den vorliegenden Sachverhalt nicht anwendbar.

17. Zum anderen handelt es sich um die Verordnung Nr. 3820/85. Diese Verordnung wurde durch die Verordnung Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 ersetzt. Die zuletzt genannte Verordnung ist auf den vorliegenden Sachverhalt anwendbar. Sie enthält nicht nur Bestimmungen zur Änderung der Verordnung Nr. 3821/85, die im vorliegenden Fall die Grundlage für das vorliegend eingeleitete Strafverfahren bilden, sondern auch eine Bestimmung, der zufolge die Mitgliedstaaten ermächtigt werden, von ihnen festgestellte Verstöße gegen eine der Bestimmungen der Verordnung selbst dann zu ahnden, wenn sie im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten begangen wurden.

18. Diese beiden Texte scheinen insofern eine Einheit zu bilden, als die Feststellung des Verstoßes gegen die Rechtsvorschriften über die Lenkzeit, deren Grundlagen in der Verordnung Nr. 3820/85, jetzt Verordnung Nr. 561/2006, zu finden sind, nur möglich ist, wenn die Rechtsvorschriften über das Kontrollgerät (Fahrtenschreiber), deren Grundlagen in der Verordnung Nr. 3821/85 zu finden sind, ihrerseits beachtet werden.

19. Die Verordnung Nr. 3821/85 enthielt zum Zeitpunkt des fraglichen Sachverhalts einen Art. 15, dessen Abs. 2 und 7 im Anschluss an die mit Art. 26 der Verordnung Nr. 561/2006 eingeführten Änderungen wie folgt lauteten:

„(2) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der

täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig. Kein Schaublatt oder Fahrerkarte darf über den Zeitraum, für den es bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn der Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhält und daher nicht in der Lage ist, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiträume, **[Or. 5]**

- a) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgestattet ist, von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Verschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen werden, oder
- b) wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgestattet ist, mittels der manuellen Eingabevorrichtung des Kontrollgeräts auf der Fahrerkarte eingetragen werden.

Befindet sich an Bord eines mit einem Kontrollgerät nach Anhang I B ausgestatteten Fahrzeugs mehr als ein Fahrer, so stellt jeder Fahrer sicher, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Schlitz im Fahrtenschreiber eingeschoben wird.

Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer [die] auf den Schaublättern erforderlichen Änderungen so vor, dass die in Anhang I Ziffer II Nummern 1 bis 3 genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

(7) a) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- i) die Schaublätter für die laufende Woche und die vom Fahrer in den vorausgehenden 15 Tagen verwendeten Schaublätter,
- ii) Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
- iii) alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind.

Nach dem 1. Januar 2008 umfassen die in den Ziffern i und iii genannten Zeiträume jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

b) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- i) Die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist,
- ii) alle während der laufenden Woche und der vorausgehenden 15 Tage erstellten handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrücke, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgeschrieben sind, und

iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß dem vorigen Unterabsatz, falls er in dieser **[Or. 6]** Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I ausgerüstet ist.

Nach dem 1. Januar 2008 umfasst der in Ziffer ii genannte Zeitraum jedoch den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage.

c) Ein ermächtigter Kontrollbeamter kann die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 überprüfen, indem er die Schaublätter, die im Kontrollgerät oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige oder Ausdruck) oder anderenfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 16 Absätze 2 und 3 belegt, analysiert“.

20. Die Richtlinie 2006/22/EG vom 15. März 2006 enthält einen durch die Richtlinie 2009/5/EG vom 30. Januar 2009 geänderten Anhang III, in dessen Letztfassung empfohlen wird, den Verstoß gegen Art. 15 Abs. 7 der Verordnung Nr. 3821/85 („Schaublätter der vorausgehenden 28 Tage können nicht vorgelegt werden“) (Verstoß I 3) als „sehr schwerwiegenden“ Verstoß zu ahnden.

21. Im innerstaatlichen Recht ist dieser Verstoß in Art. L. 3315-5 des Verkehrsgesetzbuchs geregelt, demzufolge die Durchführung von Straßentransporten mit einer nicht gesetzeskonformen oder nicht dem sie benutzenden Fahrer gehörenden Fahrerkarte oder ohne eine in den Fahrtenschreiber des Fahrzeugs eingeschobene Karte mit einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten und einer Geldstrafe von 3 750 Euro bedroht ist.

22. Darüber hinaus hat die Strafkammer des Kassationsgerichtshofs bei mehreren Gelegenheiten Bestimmungen der Verordnungen Nrn. 3820/85 und 3821/85 und ihrer Nachfolgebestimmungen ... [nicht übersetzt] unmittelbar angewandt. [Verweise auf die Rechtsprechung]

23. Die Möglichkeit, dass ein die Kontrolle durchführender Mitgliedstaat diesen Verstoß ahndet, wenn sich herausstellt, dass sich das Fahrzeug während der gesamten oder eines Teils der der Kontrolle vorausgehenden 28 Tage im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union befand, wird vom Kassationsbeschwerdeführer auf der Grundlage einer Auslegung von Art. 19 der Verordnung Nr. 561/2006 in Frage gestellt.

24. Art. 19 der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 Sanktionen fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. Ein Verstoß gegen die vorliegende Verordnung und gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 kann nicht mehrmals Gegenstand von Sanktionen oder Verfahren sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Maßnahmen und die Regeln **[Or. 7]** bezüglich Sanktionen bis zu dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Datum mit. Die Kommission informiert die Mitgliedstaaten entsprechend.

(2) Ein Mitgliedstaat ermächtigt die zuständigen Behörden, gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen diese Verordnung eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde.

Dabei gilt folgende Ausnahmeregelung: Wird ein Verstoß festgestellt,

- der nicht im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats begangen wurde und
- der von einem Unternehmen, das seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat hat, oder von einem Fahrer, der seinen Arbeitsplatz in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat hat, begangen wurde,

so kann ein Mitgliedstaat bis zum 1. Januar 2009, anstatt eine Sanktion zu verhängen, der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder des Drittstaats, in dem das Unternehmen seinen Sitz oder der Fahrer seinen Arbeitsplatz hat, den Verstoß melden.

(3) Leitet ein Mitgliedstaat in Bezug auf einen bestimmten Verstoß ein Verfahren ein oder verhängt er eine Sanktion, so muss er dem Fahrer gegenüber angemessene schriftliche Belege beibringen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein System verhältnismäßiger Sanktionen, die finanzielle Sanktionen umfassen können, für den Fall besteht, dass Unternehmen oder mit ihnen

verbundene Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen gegen die vorliegende Verordnung oder die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 verstoßen“.

25. Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 schließlich enthält eine Bestimmung mit folgendem Wortlaut:

„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,“

26. In Art. 15 dieser Verordnung wird ferner klargelegt:

„Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Fahrer der in Artikel 3 Buchstabe a genannten Fahrzeuge unter nationale Vorschriften fallen, die in Bezug auf die erlaubten Lenkzeiten sowie die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten einen angemessenen Schutz bieten“. **[Or. 8]**

27. In Art. 3 der Verordnung Nr. 3821/85 in ihrer durch Art. 26 der Verordnung Nr. 561/2006 geänderten Fassung wird ergänzt:

„1) 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 (EG) Nr. 561/2006 genannten Fahrzeuge ...“.

Präsentation und Bedeutung der Fragen

28. Als Erstes ist Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 561/2006 nach Ansicht des Kassationsbeschwerdeführers dahin zu verstehen, dass ein Staat bei Verstößen gegen die Verordnung Nr. 561/2006 zwar berechtigt ist, einen in seinem Hoheitsgebiet festgestellten und im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangenen Verstoß zu ahnden, dass dies bei Verstößen gegen die Verordnung Nr. 3821/85 hingegen nicht gilt.

29. In Ermangelung anderer unionsrechtlicher Bestimmungen könnten die Mitgliedstaaten also den – in Versäumnissen nach Art. 15 der Verordnung Nr. 3821/85 – bestehenden Verstoß nicht ahnden, wenn sich herausstelle, dass sich der Fahrer in den der Kontrolle vorausgehenden 28 Tagen im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union aufgehalten habe.

30. Im umgekehrten Sinn kann gleichwohl ins Treffen geführt werden, dass die Sanktionierung von Verstößen gegen die Verordnung Nr. 3821/85 notwendig ist und die Ahndung von Verstößen gegen die Verordnung Nr. 561/2006 ergänzt, was eine andere Auslegung von Art. 19, wie sie vom Berufungsgericht Versailles (vgl. oben, Rn. 8) vertreten wird, rechtfertigen könnte.

31. Es kann auch auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union verwiesen werden, wonach „bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch die Ziele zu berücksichtigen [sind], die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt

werden“ (EuGH, Urteil vom 3. Oktober 2013, Lundberg, C-317-12, ECLI:EU:C:2013:631), bzw. „bei der Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen [sind], die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden“ (EuGH, Urteil vom 26. September 2018, Baumgartner, C-513/17, ECLI:EU:C:2018:772, Rn. 23).

32. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat aber darauf hingewiesen, dass es „zu [dem] Zweck [die Arbeitsbedingungen des Personals im Straßenverkehrsgewerbe und die allgemeine Straßenverkehrssicherheit zu verbessern] und um eine wirksame Durchsetzung der Bestimmungen der Verordnung Nr. 561/2006 zu gewährleisten, ... wie ihr 14. Erwägungsgrund bestätigt, von wesentlicher Bedeutung [ist], dass die zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen nach einer Übergangszeit in der Lage sein sollten, die ordnungsgemäße Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten des [Or. 9] laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage zu kontrollieren“ und dass „... für eine wirkungsvolle Durchsetzung der Verordnung Nr. 561/2006 im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur die Kontrolle der Einhaltung ihrer Vorschriften erforderlich [ist], sondern die Mitgliedstaaten ... bei Feststellung eines Verstoßes auch wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängen können [müssen], wie es Art. 19 Abs. 1 der Verordnung vorsieht“ (EuGH, Urteil vom 26. September 2018, Baumgartner, C-513/17, ECLI:EU:C:2018:772, Rn. 28 und 29).

33. In diesem Sinne kann daran erinnert werden, dass mit den beiden Verordnungen ursprünglich eine einheitliche Sanktionsregelung eingeführt wurde, die bereits die Ahndung von Verstößen, die von Gebietsfremden begangen wurden, ermöglichte (EuGH, Urteil vom 23. Januar 1997, Pastoors und Trans-Cap/Belgischer Staat, C-29/95, ECLI:EU:C:1997:28).

34. Ein alternativer Ansatz könnte seine Stütze in der Lektüre von Art. 15 Abs. 7 der Verordnung Nr. 561/2006 finden, wo es heißt, dass „der Fahrer ... den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit ... die Schaublätter ... und alle ... Aufzeichnungen ... für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage vorlegen können“ muss, ein Ansatz, demzufolge ein Verstoß gegen die Unionsregelung allein darin bestünde, dass die am Tag der Kontrolle angeforderten Unterlagen nicht vorgelegt werden können. Ein solches Verständnis scheint mit dem des oben genannten Verstoßes I 3 in Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG vereinbar, der darin besteht, dass die Schaublätter für die vorausgehenden 28 Tage nicht vorgelegt werden können.

36. Ein solches Versäumnis, das nur am Tag der Kontrolle im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der gegebenenfalls das Strafverfahren einleitet, festgestellt werden kann, ist zwangsläufig als sofort eingetretenes Versäumnis einzustufen, so dass sich die Frage, ob die Straftat teilweise im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen wurde, nicht mehr stellte.

37. Der Gerichtshof der Europäischen Union scheint die fraglichen Bestimmungen noch nicht in dem Sinn ausgelegt zu haben, dass eine Antwort auf das vom Kassationsbeschwerdeführer geltend gemachte Vorbringen möglich wäre, auch wenn er bereits über die Tragweite von Art. 19 der Verordnung Nr. 561/2006 zu entscheiden hatte (EuGH, Urteil vom 26. September 2018, Baumgartner, C-513/17, ECLI:EU:C:2018:772).

38. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die richtige Anwendung des Unionsrechts derart offenkundig ist, dass für einen vernünftigen Zweifel keinerlei Raum bleibt (Urteil des EuGH vom 4. Oktober 2018, Europäische Kommission/Französische Republik, C-416/17, ECLI:EU:C:2018:811, Rn. 110). Die aufgeworfene Frage wird zur Vorabentscheidung vorgelegt werden müssen.

39. Als Zweites wäre es nach Ansicht des Kassationsbeschwerdeführers einem Fahrer erlaubt, den Fahrtenschreiber während eines Teils des – dem Tag der Kontrolle vorausgehenden – Zeitraums [Or. 10] von 28 Tagen bei Beförderungen, die unter die in Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 vorgesehene Ausnahme fallen, in den „außer Betrieb“-Modus zu schalten.

40. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat im Hinblick auf eine Frage zur Tragweite einer anderen im selben Artikel vorgesehenen Ausnahme, nämlich den Begriff „nichtgewerbliche Güterbeförderungen“ im Sinne von Art. 3 Buchst. h der Verordnung

Nr. 561/2016, im Urteil vom 3. Oktober 2013, Lundberg (C-317/12, ECLI:EU:C:2013:631), ausgeführt, dass es im Hinblick auf die mit der streitigen Regelung verfolgten Ziele nicht möglich sei, „die praktische Wirksamkeit der ... vorgesehenen Ausnahme in Frage [zu] stellen“ (Rn. 34), dass festgestellt werden müsse, dass eine solche Beförderung „nicht den Wettbewerb im Straßenverkehrsgewerbe“ beeinträchtigt (Rn. 35) und schließlich, dass die beabsichtigte Auslegung der streitigen Bestimmung des Unionsrechts „keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben“ darf (Rn. 37).

41. Es ist nicht eindeutig erkennbar, ob diese Gründe auch dann Geltung besitzen, wenn während eines einheitlichen Zeitraums von 28 Tagen Fahrzeuge auf Fahrten gelenkt werden, die in einigen Fällen unter das allgemeine System fallen und in anderen Fällen der Ausnahme nach Art. 3 Buchst. a unterliegen.

42. Eine solche kombinierte Anwendung der Bestimmungen der Verordnungen Nr. 561/2006 und Nr. 3821/85, mit denen das allgemeine System festgelegt wird, und der oben genannten Ausnahme scheint von Art. 3 der Verordnung Nr. 3821/85 nicht beabsichtigt gewesen zu sein. Diese Bestimmung sieht nämlich lediglich vor, dass im Fall des fraglichen Art. 3 Buchst. a das Kontrollgerät nicht „eingebaut und benutzt“ wird.

43. Die vom Kassationsbeschwerdeführer vertretene Auslegung scheint nicht so selbstverständlich zu sein, dass sie keinerlei Raum für

vernünftige Zweifel lässt. Es wird daher eine zweite Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt.

AUS DIESEN GRÜNDEN

werden dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Fragen vorgelegt:

Sind die Bestimmungen von Art. 19 Abs. 2 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, denen zufolge „[e]in Mitgliedstaat ... die zuständigen Behörden [ermächtigt], gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen diese Verordnung eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde“, nur auf Verstöße gegen diese Verordnung anzuwenden oder auch auf Verstöße gegen [Or. 11] die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, die durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr ersetzt wurde?

Ist 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 dahin auszulegen, dass es einem Fahrer erlaubt ist, von den Bestimmungen von Art. 15 Abs. 2 und 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr abzuweichen, die durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr ersetzt wurde, nach denen der Fahrer dem Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit die Schaublätter und alle für den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage erstellten Aufzeichnungen vorlegen können muss, wenn ein Fahrzeug während eines Zeitraums von 28 Tagen für Fahrten benutzt wird, von denen einige unter die Bestimmungen der genannten Ausnahme fallen und andere keine Abweichung von der Verwendung des Kontrollgeräts zulassen?

Das Verfahren wird bis zur Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union ausgesetzt.

... [nicht übersetzt]

... [nicht übersetzt] [Formalien]